



4

Afgiftekantoor: Oostende X

35° jaargang - nr. 230 - 35° année - n° 230
December - Décembre 1992

NEPTUNUS

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime trimestrielle

Het mooiste stukje van uw vakantie ligt tussen Oostende en Dover.



De hypermoderne ferries van de Oostende-Doverlijn hebben alles om u een onvergetelijke trip te bezorgen: restaurants, bars, tax-free shops en bioscopen, kinderspeelruimten en

comfortabele Club Class Lounges. De gloednieuwe Prins Filip beschikt zelfs over perfect uitgeruste conferentiezealen. Onze Jetfoils? Die brengen u in nauwelijks 100 minuut-

jes naar de overkant. Snel, comfortabel en praktisch. Ferry of Jetfoil... met de Oostende-Doverlijn wordt uw overtocht een mooi stukje vakantie!



Bel ons of contacteer uw reisagent. Oostende-Doverlijn • Madouplein 1 - 1030 Brussel • 02 / 219.07.09

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

december 1992
décembre 1992

35° jaargang nr 4
35° année no 4

Revue maritime bimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Direkteur van het tijdschrift
R. Desaegeer

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps

Lay-out
Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité
Linda Schellinck

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 806 666

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
400 F gewoon - normal
600 F steun - soutien
850 F ere - honneur
20 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer
Conseil d'administration

Président d'honneur: J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Desaegeer

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire:
N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:
J. Arys, E. De Grieck, A. Devreese, J.-B. Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, J.-C. Liénart, H. Rogie, P. Van Damme

inhoud sommaire

récit de voyage grande regatta colombus 92 par l'enseigne de vaisseau a. vittone	5
postzegelnieuws zeevervuiling en filatelie door oppermeester (b.d.) a. jacobson	11
marin et écrivain célèbre pierre loti naquit en polynesie par henri rogie	15
woorden uit de zeemanskist over poesters, grogs en gloria's door oppermeester (b.d.) j.-b. dreesen	17
du temps de la marine à voile... quand nos ancêtres étaient colons, aventuriers, exploreurs VI. les tentatives de colonisation de leopold I. par j.-m. de decker	19
wij lezen voor u in de ship news speciale - newsletter from sweden - nieuwe flexibele scheepsschroef van samengesteld materiaal vermindert rompvibraties en geluidsniveau door eerste meester chef w. bosteels	27
les leçons du passé: l'opération des dardanelles voulue par churchill par paul eygenraam	29
veertig jaar ten dienste van... door oppermeester (b.d.) j.-b. dreesen	31
zeemachtpatrouille op de rijen door tweede meester w. piret	35
commando instructie van de zeemacht - historiek commandement instruction de la force navale - historique	38
maritiem panorama passagierstrafiek rmt in de lift door h. rogie	39
bericht vanwege de koninklijke marine akademie van België afdeling «zeerecht en economie» door eerste meester chef w. bosteels	41
onherstelbaar verlies voor kuststreek: oostendse zeevaartschool opgedoekt? door h. rogie	43
belgische zeevisserijvloot naar langzame dood? door h. rogie	45
boekbespreking het verslag van de ramp «herald of free enterprise»	46
info reserve	47
info marine	53



ZEEBRUGGE, een nieuwe haven voor Europa

**Havenbestuur Brugge-Zeebrugge (M.B.Z. NV)
Louis Coiseaukaai 2
8000 BRUGGE**

**Tel. 050/44.42.11
Fax. 050/44.42.24
Tlx. 81.201**



GEACHTE LEZERS VAN NEPTUNUS

Omdat er belangrijke veranderingen dienen te gebeuren, in het beheer van de V.Z.W. Neptunus, kwam op 2 oktober 1992 de Algemene Raad bijeen, te Oostende.

Na vele jaren van toewijding hebben de Voorzitter, Fregatkapitein (bd) VAN RANSBEEK Roger en de Hoofdredacteur, Eerste Meester Chef Eddy VAN HAVERBEKE de directie van de vereniging verlaten.

Uit de discussies die tijdens de algemene vergadering plaatsgrepen, werd vastgesteld, dat een Maritiem tijdschrift, meer dan ooit, onontbeerlijk is om de maritieme gedachte en de marinegeest in België te bevorderen: statutair doel van onze vereniging.

Hun werk moet dus voortgezet worden en wij hadden de eer aangeduid te worden, om de functie van Voorzitter en Hoofdredacteur te bekleden.

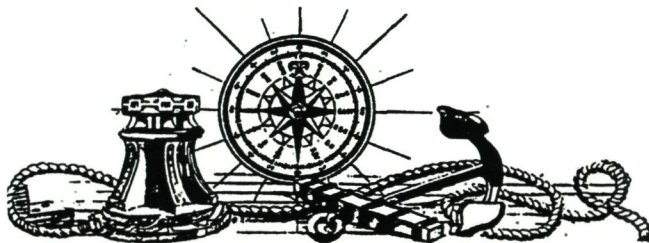
Wij danken dan ook de effectieve leden voor hun geschonken vertrouwen. Wij zullen trachten dit vertrouwen waardig te blijven.

Wij maken van deze gelegenheid gebruik om alle medewerkers en auteurs van Neptunus te bedanken en hopen dat zij verder hun medewerking zullen blijven verlenen.

Wat wordt ons Maritiem tijdschrift 1993?

Om budgettaire redenen zal het een driemaandelijks tijdschrift blijven, maar wij kunnen u verzekeren dat het op vaste tijdstippen zal verschijnen, namelijk 15 maart, 15 juni, 15 september en 15 december.

In de hoop u nog vele jaren tot onze trouwe lezers te mogen rekenen, blijven wij bijzonder toegewijd aan de belangen van de Maritieme Wereld.



CHERS LECTEURS DE NEPTUNUS

Une assemblée générale de l'A.S.B.L. NEPTUNUS s'est tenue le 2 octobre 1992 car des changements importants devaient intervenir. Après de nombreuses années de dévouement, le président, le Capitaine de Frégate (e.r.) Roger VAN RANSBEEK et le rédacteur en chef, le Premier maître chef Eddy VAN HAVERBEKE, ont quitté la direction de l'association.

Par ailleurs, les discussions qui ont eu lieu lors de cette assemblée générale ont mis en évidence qu'une revue maritime reste plus que jamais indispensable pour propager l'esprit maritime et naval en Belgique, ce qui est le but statutaire de notre association.

Il était donc nécessaire de poursuivre cette entreprise et l'assemblée générale nous a fait l'honneur de nous désigner au poste de président et de rédacteur en chef. Nous remercions les membres effectifs pour la confiance qu'ils nous ont accordée et nous nous efforcerons d'en être dignes. Nous profitons de cette occasion pour remercier tous les collaborateurs et les rédacteurs de NEPTUNUS en espérant que leur collaboration nous restera acquise. Qu'advient-il de notre revue maritime en 1993?

Elle restera, pour des raisons budgétaires, une revue trimestrielle. Mais nous pouvons vous promettre qu'elle paraîtra dorénavant à des dates fixes, à savoir le 15 mars, le 15 juin, le 15 septembre et le 15 décembre.

En espérant pouvoir vous compter encore longtemps parmi nos fidèles lecteurs, nous vous assurons de notre constant dévouement aux intérêts du monde maritime.

Willy BOSTEELS
Hoofdredacteur
Rédacteur en Chef

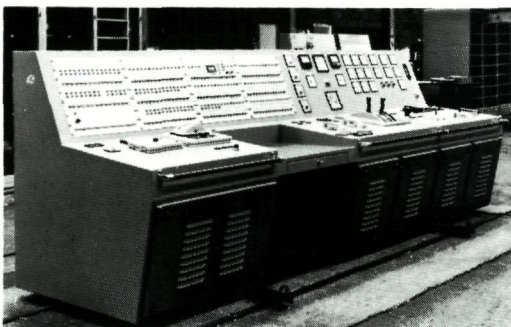
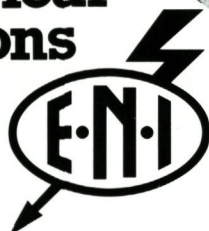
Raymond DESAEGER
Voorzitter
Président

Design, supply and installation of the **electric and electronic equipment**, in accordance with the rules of all classification societies.

- Main and distribution switchboards.
- Synoptic panels.
- Power management.
- Degaussing.
- Q.A. -survey.

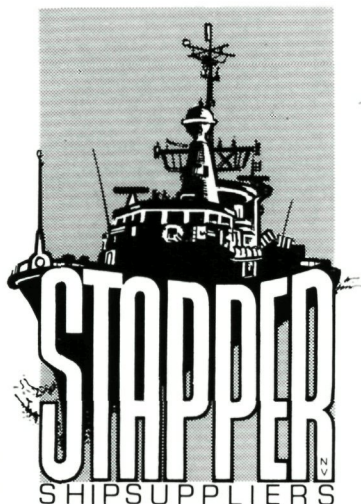
Customised electronics and electrical installations

NEW-BUILT
REPAIR
SERVICING



E.N.I. n.v. Marine Division

Kontichsesteenweg 25 - B-2630 Aartselaar (Antwerp)
Tel: 03 / 870 12 11 - Tlx: 31598 ENI B - Fax: 03 / 887 12 98



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11,

B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72

Récit de voyage

Grande Regatta Columbus 92

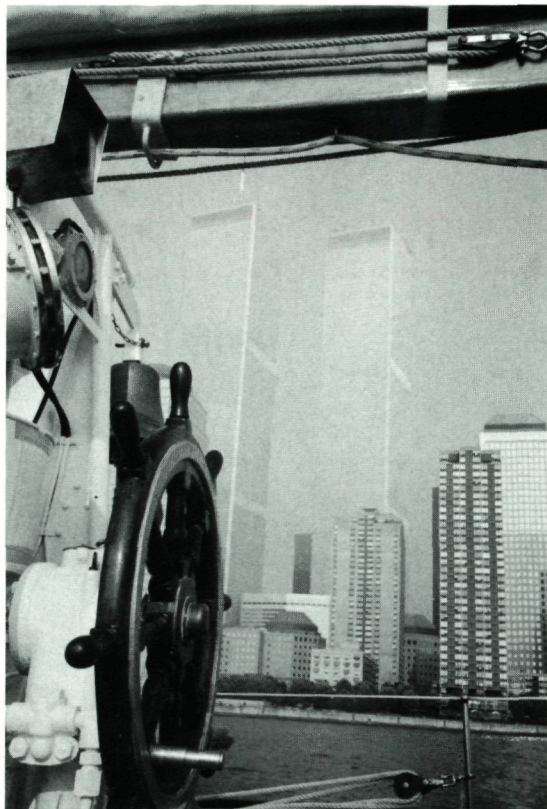
Par VITTONÉ A.
Enseigne de Vaisseau
Commandant A958 Zenobe Gramme

1ère partie

Depuis notre départ nous avons parcouru 3300 nautiques ou milles marins. Nous avons appareillé le 23 mars à 14H00 sous le salut des sirènes des autres navires de la base de Zeebrugge. Nous sommes restés sous la même amure jusqu'en Galicie (NW de l'Espagne) et y sommes arrivés en 5 jours et demi ce qui est remarquable pour notre navire. Le golfe de Gascogne nous donna un aperçu de sa force (force 9 sur l'échelle de Beaufort). Pour les élèves de l'école de Detinav ce fut une réelle découverte de voir ces hauts rouleaux déferler sur notre poupe. Après un court séjour de repos dans la magnifique baie de Vigo, nous sommes repartis cette fois pour doubler le détroit de Gibraltar. Au large du Portugal une forte dépression se déplaçant SE nous surprit. Le vent forçait très vite à force 9 levant une mer très forte d'ouest, nous affalâmes la grand voile et prîmes un ris dans la voile d'artiron. Le lendemain matin le vent passa à force 10/11 avec des rafales de 12 (70 noeuds) dans les grains. Le spectacle était dantesque, les manoeuvres dures et difficiles. Un peu plus tard le vent adonna au NW et nous pûmes prendre la fuite au large (3/4 arrière), et dans la soirée le «Grand Juge» s'apaisa jusqu'à force 8. Le 1 avril, accompagnés de dauphins, nous doublâmes Gibraltar et c'est par vent arrière que nous arrivâmes à Almeria avec 40 noeuds de vent. Le programme récréatif s'est bien déroulé, nous avons fait une excursion dans les sierras ainsi qu'une visite au «Little Hollywood» où bon nombre de western spaghetti ont été tournés. Le 8 avril nous appareillâmes pour Ibiza où en cours de route nous apprécîâmes les caprices météo méditerranéens. En effet des coups de vent subits montaient en quelques minutes et il fallait tout l'équipage à la tâche pour réduire la toile très vite. Ibiza et son charme baléaresque n'est plus à décrire et nous filâmes vers Gênes en longeant la Côte d'Azur et ses paysages magnifiques où nous passâmes une journée à l'ancre à Saint Jean Cap Ferrat (voir photo).

Le 16 avril nous arrivâmes à Genova, terre natale de Cristoforo Colombo et berceau de la cartographie marine parmi 80 voiliers venus de tous les coins du monde, de Pologne (Gdynia), d'Extrême Orient (Vladivostok), de Russie, d'Australie, du Sultanat d'Oman, de Colombie, du Mexique, d'Uruguay, d'Argentine, d'Ukraine etc etc... L'atmosphère typiquement italienne nous ravit et nous occupa chaudement tout au long du séjour. Le 19 nous prîmes la mer par un majestueux défilé de voiliers en longeant cette superbe côte Ligurienne vers le village de Canogli (d'où partaient les voiliers il y a fort bien longtemps). Nous sortîmes du port avec notre nouveau Genaker (moitié spi moitié genois) aux couleurs de la Force Navale qui fit vraiment impression parmi les spectateurs, nul ne pouvait ignorer

que nous étions Belges. La course fut monotone avec du petit temps et de longues périodes encalminées. Comme bon nombre de voiliers lourds c'est la mort dans l'âme que nous dûmes mettre le moteur en route pour arriver le 29 avril à Cadix pour une autre fête de la voile où 200 à 250 navires de toutes nations se rencontrèrent.



World Trade Center Manhattan.

2ème partie.

**CADIX - TENERIFE - FORT DE FRANCE (MARTINIQUE)
- SAN JUAN (PUERTO RICO) - NASSAU (BAHAMAS).**

L'escale de Cadix fut une réussite, la ville Andalouse est très accueillante et pas du tout déformée par l'industrie touristique. Au cours d'une réception somptueuse organisée par l'ALCALDE de Cadix, tous les commandants des grands voiliers militaires furent présentés à leurs Majestés le Roi Juan Carlos et la reine Sophie, très intéressés par le monde de la voile.

Le 4 mai eu lieu le départ de la course Cadix - Puerto Rico avec escale à Santa Cruz de Ténérife. Nous primes comme souvent un très bon départ sous Genois (200 m²), grand voile (100 m²) et voile d'artimon (60 m²) par vent de travers (20N) en filant 8,5 Nd par mer calme (paramètres optimaux pour le Zenobe Gramme). Très vite nous doublâmes beaucoup de concurrents d'autres classes partis avant nous. Malgré tout sans espoir de bon classement vu notre TCF (time Correction Factor) ou handicap, désavantageux qui ne tient pas compte du poids du navire. En effet courir dans une classe où les navires ont un déplacement de 20T, le notre en faisant 136, ne nous donne aucune chance de bien nous placer aussi bien en temps compensé par classe qu'au général. De toutes façons nous jouâmes le jeu et comme l'a si bien dit Pierre de Coubertin: l'essentiel c'est de participer! La course se déroula par vent moyen de 10 à 20 Nd du noroît ce qui nous obligea à bômer notre genois et de faire du grand largue sur un bord et sur l'autre pour garder un maximum de vitesse (6,5 Nd). L'arrivée de la première partie de cette course se situait au large de

l'île d'Alegranza (Canaries). Les dernières heures de course furent palpitantes, des voiliers de toutes catégories filèrent tous vers le ligne d'arrivée: il est en effet plus agréable de régater en vue les uns des autres, le goût du combat se faisant sentir. Soudainement nous eûmes une saute de vent favorable et ce fut par un vent de travers, toutes voiles dehors que nous coupâmes la ligne d'arrivée avec une vitesse de 9,5 Nd à la limite de résistance du genois.

Nous bâtimmes en temps réel le Ketch de la Marine Hollandaise URANIA. Ce qui nous ravi, battre nos amis Hollandais est toujours agréable. Les voiliers au nombre de 170 furent divisés entre Santa Cruz de Ténérife et Palma, ceci pour des raisons évidentes de manque de place et que chaque île importante des Canaries puisse commémorer cet événement que fut le départ de Christophe Colomb il y a 500 ans.

L'escale fut bonne, chaleureuse, et nous eûmes tout le loisir de visiter cette île fleurie. Les miliciens embarqués à Cadix commençaient à se familiariser avec les exigences de la vie à bord et découvraient la grande entente internationale que suscitent ces rendez-vous de voiliers du monde entier.

Le 13 mai nous appareillâmes pour l'île de Gomera d'où parti Christophe Colomb en 1492 (la petite histoire dit que sa maîtresse y habitait...).

Nous étions idéalement placé près de la ligne de départ pour voir s'envoler les 28 grands voiliers, 3 mâts et 4 mâts, à voiles carrées, goelettes, barquantines...

Par vent de force 6 c'est un spectacle fabuleux, avec en arrière plan le fameux pic d'El Teide entouré d'une couronne de nuages dans un ciel bleu azur. Dès lors commença la traversée de l'atlantique.



2^e équipage au milieu de l'atlantique.

KORVET CORVETTE

Kapitein ter Zee (b.d.) Paul Van Schoonbeek
Capitaine de Vaisseau (e.r.) Paul Van Schoonbeek

Hoe in 1940 een aantal jonge Belgen hun plicht deden
zoals zij die zagen.

Comment, en 1940, un nombre de jeunes Belges
accomplissaient leur devoir, d'après ce qu'ils entendaient.



KORVET

Door Kapitein-ter-zee (n.r.) P.M.J. Van Schoonbeek



CORVETTE

Par le Capitaine de Vaisseau (e.r.) P. Van Schoonbeek



300,- F (frais de port 60,- F - Verzendingskosten 60,- F.)

Enkel door overschrijving/storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.
Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.



A Boston une réception en présence du Commodore Ceux.

où le mélange des cultures de l'ancien et du nouveau monde se fait le plus sentir. Il y avait dans l'air comme un petit air de chez soi. L'accueil de la population fut très chaleureux et plusieurs millions de personnes furent de la fête tout au long de notre séjour du 11 au 16 juillet. L'accueil officiel des Commandants des Grands Navires par le Gouverneur du Massachusetts fut royal. Il fut aussi rehaussé par la présence du Duc Phillip d'Edinburgh. Le 16 juillet PM nous prîmes le départ de la dernière course en direction du vieux continent avec quelques regrets mais heureux de retrouver notre bonne vieille Europe.

Le départ fut pris par des vents quasi nuls avec un fameux embouteillage de voiliers de classe 1, B et C sur la ligne de départ. Le lendemain une brise légère nous porta vers la côte du Newfoundland et de la Nouvelle Ecosse.

Là nous dûmes tirer un bord vers le sud pour parer la limite Sud de dérive des icebergs. Quelques uns parmi nous en virent et les signalèrent, nous n'eûmes par la chance d'en voir un bien que je n'en fus pas trop désolé car la nuit il

est bien difficile de les détecter au radar surtout si ils sont peu élevés.

Les wooly-pully sortirent des tiroirs, la température chutant aux alentours des 15°, le Labrador était bien là. Quelques jours plus tard, le 25 juillet le Zenobe Gramme parcouru son 200.000ème mile marin (équivalent à 9,25 fois le tour de la terre). Notre chef coq fit un bon gateau et nous bûmes une bonne 'pintche'. Nous étions maintenant sur le chemin de la grande famille des dépressions. Et nous filâmes grand largue sous grand voile et artimon porté par des vents de 30 à 40 Nd qui ne nous quittèrent plus jusqu'au passage de la ligne d'arrivée située au S E de l'Irlande. La vue de la terre nous fit un grand bien. Nous étions presque de retour au bercail avec l'impression que nous avions appareillé quelques jours plus tôt. Cette traversée fut rapide pour un bateau comme le notre. Nous la fîmes en 21 jours avec une moyenne de 5,7 Nd ce qui nous donna le temps de faire une escale supplémentaire à Cork dans ce beau pays Irlandais que j'aime tant.





4 cadets du USCGC EAGLE.

du «New Providence Channel». Nous embouquâmes très lentement avec mille précautions la passe étroite de Pelican Quay, une anse protégée de la houle. Nous y passâmes deux jours, le plus souvent dans l'eau que sur l'eau tant les récifs étaient riches en flore et faune. Néanmoins le dernier jour nous fîmes la rencontre d'un barracuda vindicatif de 2m de long qui refroidi nos ardeurs un tant soit peu.

Avec regret nous appareillâmes en direction de Nassau où d'autres obligations nous attendaient. Cette navigation aux Bahamas ne fut pas tous les jours agréable car la saison des pluies battait son plein accompagnée de fortes chaleurs, les orages furent fréquents, violents et journaliers. Ces orages étaient presque toujours accompagnés de brusques sautes de vent fort qui nous obligèrent à souvent manoeuvrer et à réduire très vite la voilure.

Par moments nous étions entourés d'éclairs verticaux très proches de nous dans des pluies diluviennes, un de ces éclairs tomba sur notre grand mât grillant nos appareils de mesure du vent. Nous dûmes alors poser des penons sur les haubans pour déterminer la direction du vent apparent (penon: petit bout de laine de 30 cm attaché sur un hauban et flottant au vent).

L'escale à Nassau fut pour nous une visite très importante car située dans une semaine commerciale Belge organisée par l'Ambassade de Belgique à Washington. En effet ce port est une escale très importante pour tous les grands paquebots de luxe transitant entre les Caraïbes et la Floride, bon nombre de magasins d'articles de luxe étaient garnis aux couleurs de notre pays. Comme de coutume je fis une visite de courtoisie au Gouverneur de l'île Mr Darling (quel nom charmant n'est ce pas) Il me reçut dans sa vieille résidence bâtie par le roi Edward d'Angleterre qui y habita avec son épouse américaine. D'autres cérémo-

nies eurent lieu en présence des dignitaires locaux et Monsieur Cassiers Ambassadeur de Belgique à Washington et du Commodore Ceux Attaché Militaire auprès de l'Ambassade.

Le clou de la cérémonie se situa au très joli Club Med local ou deux de nos maître-queux Belges avaient préparés de délicieux buffets. La soirée fut agrémentée par le groupe Rap BB Jérôme. Le 25 juin nous quittâmes Nassau pour New York où nous devions arriver le 4 juillet le jour de 'Independance Day'. La traversée fut rapide et sans histoires (nous quittions le triangle des Bermudes...) et c'est poussé par un courant de Gulf Stream de 4 Nd que nous arrivâmes à l'ancrage de Sandy Hook au sud de Long Island. La parade des grands voiliers à New York devait être un grand moment du voyage, le temps ne fut pas de la partie car pluie et visibilité réduite nous accompagnèrent pendant une bonne partie du trajet. La découverte des buildings de Manhattan et le passage devant la statue de la Liberté furent des moments toujours émotionnels. New York reste un endroit du monde assez magique et l'escale fut un peu courte pour en apprécier toutes les facettes. Nous passâmes quelques soirées mémorables à Greenwich, un excellent dîner belge (lapin) chez Mr Dooms Consul général. Nous étions amarrés à côté du porte-avions INTREPID qui connu des jours de gloire pendant la seconde guerre mondiale, en effet il est maintenant transformé en musée de l'air et vaut vraiment le déplacement. Le 7 juillet nous appareillâmes avec un nouvel équipage et prîmes la direction de Boston en passant par le fameux Cape Cod Canal où des milliers de gens nous attendaient sur les berges.

Pour nous saluer (quel accueil!). Boston, berceau de l'indépendance des Etats-unis est vraiment une ville particulière

Sous les Alizés du NE (Tradewinds ou Pasaatwind) de 15 à 25 Nd au début et tombant à 10 Nd quand nous fûmes sous le tropique de Cancer. Dès lors après voir roulé bord sur bord nous dûmes mettre le moteur en route pour éviter d'abîmer le matériel et afin d'être à temps au prochain port.

En effet par vent faible et forte houle les voiles claquent et finissent par se déchirer.

Vers le 28 mai par une chaleur torride avec une humidité maximale nous arrivâmes aux atterages de La Barbade. Ce fut un milicien, Olivier Verhaert de Zeebrugge, qui le premier cria 'terre'. Pour stimuler les vigies, j'avais promis une bouteille de J&B au premier qui apercevrait le nouveau monde. Nous laissâmes cette île sur babord pour remonter vers Sainte Lucie.

Notre réveil du 29 matin, à quelques encablures des pitons de Sainte Lucie fut un spectacle merveilleux. Enfin nous arrivions aux Caraïbes. Théâtre de tant de luttes pour l'acquisition de ces petit joyaux de la nature.

Nous longeâmes nonchalamment ces côtes vertes bordées de cocotiers, de plages de sable blanc. Avec une légère brise de travers, nous prîmes la direction nord en nous abreuvant de ce spectacle tant attendu. Après avoir humé dans l'air les odeurs de soufre du volcan La Soufrière, nous arrivâmes dans une petite anse paradisiaque appelée Baie de Marigot. Un véritable Eden couvert de végétation très verte et très dense, toujours ce sable blanc, fait de coraux séchés, concassés, donnant à l'eau une merveilleuse teinte couleur turquoise. Certaines rives étaient bordées de pelouses autour de cottages à l'anglaise... Nous en rêvons encore.



USCGC EAGLE.

Sitôt ancré, comme avant chaque escale, le bichonnage du navire commença. Patrick et moi nous nous occupâmes de la coque. C'est notre sport favori depuis trois ans (chemico et brosse à «scrober» étant nos instruments préférés pour une remise en condition physique). J'ai toujours aimé avoir une coque impeccable. La beauté de notre navire étant notre meilleure carte de visite. Il est tellement pimpant que pas une embarcation ne passe sans nous complimenter sur sa beauté.

L'entretien d'un tel navire nécessite beaucoup de main d'oeuvre, de temps et de sueur. Le 31 mai après une nuit à l'ancre dans la baie des Flamands nous embouquâmes Fort de France pour nous avitailler. La Martinique est une des plus grandes îles des petites Antilles (le climat en cette saison y est extrêmement humide, la végétation y est tropicale et les fleurs y sont superbes). Après cette courte mais charmante escale technique, nous repartîmes vers les Iles Vierges. Deux jours plus tard nous y arrivâmes du côté Est à Virgin Gorda. Nous rentrâmes dans une baie entre deux bancs de coraux en nous guidant sur les différentes teintes d'eau avec le soleil haut et légèrement dans le dos. La nature à l'état pur, superbe s'offrit à nos yeux, des petits lagons isolés, vierges et protégés des vents et des «rollers» (houle) nous invitant au farniente. Après les corvées matinales habituelles de l'intérieur du navire notre journée se passa en «snorkelling» (palmes et tuba) au milieu de récifs coraliens. Le spectacle sous-marin était magique, l'eau cristalline et nous nageâmes au milieu de dizaines de variétés de coraux, de poissons multicolores, de gorgones et d'anémones.

Mon Premier Lieutenant fut surpris de ne pas voir de requins, un Américain de Saint Croix rencontré dans la baie de Marigot nous avait dit qu'aucune attaque de requin n'avait jamais été rapportée aux Iles Vierges. Un jour cependant lors d'une plongée au nord de l'île Saint John nous nous retrouvâmes nez à nez avec un barracuda de taille assez impressionnante nous regardant de ses grands yeux inexpressifs et laissant apparaître de temps en temps ses dents acérées couleur acier... Nous en revîmes régulièrement dont un d'au moins deux mètres qui ne nous lacha pas et nous obligea à faire demi-tour. Comme toute chose a une fin il fallu quitter ces îles enchanteresses et nous le fîmes en empruntant le détroit Sir Francis Drake dans un dédale de petits écrins verts en route vers Puerto Rico. (Baptisé Port Riche par Christophe Colomb). L'accueil qui nous fut réservé par la population fut un des meilleurs jamais vu à l'unanimité de l'équipage.

L'ambiance y était chaude la population sympathique et liante, nous passâmes à San Juan de longues soirées au son des 'Samba' et 'Salsa'. Le 14 juin nous appareillâmes pour une autre parade de grands voiliers en compagnie de 4 cadets (2 filles 2 garçons) du trois mâts barque USCGC EAGLE que nous avons échangés contre 4 de nos matelots miliciens.

Récit de voyage 3ème partie

Après le départ de Puerto Rico nous prîmes la direction des Bahamas en tirant des grands bords au milieu de cet immense archipel de 3000 îles peuplées de dangereux récifs coraliens. En effet les sondages représentés sur les cartes marines de certaines de ces îles sont très pauvres et il nous était difficile de les approcher. Nous fîmes une halte sous le vent de l'île de Watling là où vraisemblablement Christophe Colomb arriva il y a 500 ans. Nous échangeâmes à nouveau les élèves de l'EAGLE et récupérâmes les notres. Cet échange se fit sous voile bord à bord avec 30 m d'intervalle.

Le réembarquement effectué, nous prîmes la direction de Great Abago, une des merveilleuses petites îles à l'entrée

Zeevervuiling en filatelie

Door Oppërmeester (b.d.) A. Jacobs

Uiteenlopende en complexe levensvormen hebben zich aangepast aan bijzondere condities in rivieren en meren. Onder normale omstandigheden herbergt dat milieu een overvloed aan planten en dieren.

Grote hoeveelheden water komen in de vorm van regen op het land terecht. Een deel ervan wordt door de bodem opgenomen en een deel verdampt door de zonnewarmte. Wat overblijft, kan slechts twee kanten op: afhankelijk van het gebied waar het terecht komt, stroomt het ofwel langs hellingen, geulen en spleten naar beneden en verzamelt het zich in een lager gelegen, afgesloten gebied tot een plas, ofwel komt het langs soortgelijke wegen in een rivier terecht en vindt het verder zijn weg naar zee.

Om in de groeiende behoefte aan voedsel, brandstof en mineralen te kunnen voorzien, richt de mens zijn blik op de zee, in steeds toenemende mate blijkt de zee een ware voorraadschuur te zijn.



Yv. 1775



Yv. 2273

Het zoetwaterleven in meren en rivieren wordt echter in toenemende mate bedreigd door de waterverontreiniging. Oorzaken: het gebruik van landbouwbestrijdingsmiddelen en het lozen van huisvuil en industriële afvalproducten.

Niet alleen de vervuiling is verantwoordelijk voor het verkleinen van het visbestand, ook de steeds nieuwe technieken die voor het vissen worden gebruikt. Zo vissen de Russen met schepen die uitgerust zijn met elektrische

Toen de tanker Torrey Canyon in 1968 op de rotsen van de Scilly Eilanden liep, werden zee en stranden van het Kanaal bedekt met een dikke olielaag, die duizenden zeevogels doodde en een bedreiging vormde voor de voedselindustrie, die zijn materiaal uit de zee betreft. De Britse regering gebruikte detergentia om de olie op te ruimen. Nu bleek dat deze middelen nog veel dodelijker voor het leven in de zee waren dan de olie zelf.



Yv. 2118

De bodem van de Cuyahoga, een rivier die door de ijzer- en staalstad Cleveland in de Verenigde Staten stroomt en in het Eriemeer uitmondt, is bedekt met rioolvuil en maakt



Yv. 596

In 1908 werd het eerste olieveld ontdekt in de provincie

Khuzistan in Iran. Maar olievelden eisen op zee en aan de kust een zware tol van de levende wereld. Zeevogels worden vaak het meest getroffen: de olie doet hun veren samenklevan, waardoor de dieren verdrinken.

Eeuwenlang reeds is de zee de grootste en goedkoopste afvalberging van de wereld geweest. Alles vanaf verouderde zenuwgassen en radioactief afval tot rioolwater van aan de zee gelegen steden, heeft men van tijd tot tijd in zee gestort.



Yv. 1368

De Mississippi wordt zo langzaam een gigantisch open riool beladen met allerlei afval. De mens zal, wil hij tenminste zijn overlevingskansen behouden, zijn omgeving schoon moeten houden. De vraag naar huishoudelijk en industrieel water neemt toe. Om hieraan tegemoet te komen, kan afvalwater in zuiveringsinstallaties weer geschikt gemaakt worden voor gebruik.

De zee werd verpest door onverantwoordelijken die alle mogelijke afval en vuil in het water storten. De olietankers die jaarlijks miljoenen tonnen olie in zee lieten verdwijnen, voor onze stranden, zijn hier een sprekend voorbeeld van. Er was nood aan een kruistocht tegen de milieuvervuilers.



Yv. 976

Dit betekent natuurlijk niet dat olietankers de enige vervuilers zouden zijn, er bestaan anderen, op zijn minst even dramatisch en gevaarlijk, dikwijls van de meest verscheiden oorsprong en veel moeilijker te achterhalen. Niet in het minst echter wordt hierdoor de verantwoordelijkheid van de koolwaterstofvervuilers kleiner.

Het probleem van de zeevervuiling schijnt voor de meeste mensen een zuiver abstract probleem te zijn, iets waar zij heel weinig mee te maken hebben. Dat ooit zes miljard mensen gevoed moeten worden, en dat reeds in het jaar 2000, schijnt niemand te begrijpen. Het probleem van de met olie besmeurde zeevogels is tastbaarder en spreekt dus veel directer tot de menselijke verbeelding. Je hebt er trouwens het voordeel bij dat je er een foto van kunt nemen.

Het grootste deel van de olieverontreiniging begon toen bepaalde kapiteins graag wat tijd wilden uitsparen door olieresten op zee te lozen in plaats van op een onschadelijke manier in de haven.

Wanneer een petroleumtanker gereinigd wordt in volle zee, bevat het geloosde water tot 2% van de oorspronkelijke olielading. Dit betekent dat een tanker, zoals de beruchte Torrey Canyon, met een laadvermogen van 120.000 ton, bij iedere vrachtreis tot ongeveer 1200 ton in zee kan storten. Een lege petroleumtanker is een drijvende bom. De olieresten op de bodem van de tanks doen zeer explosieve gassen ontstaan. Een volle tank schiet in brand als je er een brandende lucifer ingooit, een lege tank ontploft.



Kapitein en bemanning denken er alleen aan zo vlug mogelijk de reusachtige bom waarop zij varen te ontladen. De voorzorgsmaatregelen, opgelegd door de bestaande wetten, worden dan niet zo nauw meer genomen. De ontgassing gebeurt daarom dikwijls zo snel mogelijk na de afvaart, dus heel dicht bij de kust. Het is moeilijk voldoende bewijzen te verzamelen tegen de schuldigen. Maar er zijn wel een aantal maatschappijen die zich hebben uitgerust met vloestofscscheiden waarmee de onvolkomenheden van het «load on Top» systeem kunnen weggewerkt worden maar erg efficiënt is dit alles niet.

De zee verpesten was en is in de eerste plaats een gevolg van petroleumtransporten die niet over voldoende zuiveringsinstallaties beschikken, vissersboten en jachten die hun carterolie zomaar in de haven lozen, radioactief afval dat zonder voorzorgsmaatregelen in zee wordt gestort; gezonken schepen waarvan de roest de benzinetanks begint aan te vreten... en dan zijn er nog de onrechtstreekse vervuilers...



Zij die hun afval in stromen en rivieren uitstorten, en niet schijnen te beseffen dat deze stromen en rivieren, reeds zolang de wereld bestaat, in de zee uitmonden.

Er bestaat geen leven zonder water. Water is een kostbaar goed, onontbeerlijk bij om het even welk menselijke activiteit. Het water bezoedelen is schade berokkenen aan alle levende wezens die het water nodig hebben, met andere woorden ook aan de mens.



Yv. 2364.

Water kent geen grenzen: het is een gemeenschappelijk goed dat alleen door een gemeenschappelijke strijd met goed gevolg kan verdedigd worden. (Tekst van het Europees handvest voor het Water).

Vermeldenswaard is het feit dat de eerste officiële en internationale bespreking van het vuilnisprobleem dateert uit... 1926? In dat jaar vergaderden in Washington voor het eerst een groepje mensen en er werd een inleidende conferentie over de pollutie van de waterwegen door olie gehouden. 13 landen waren vertegenwoordigd, waaronder Frankrijk en België. Vijfenzestig jaren zijn ondertussen voorbijgegaan, en het probleem is nog lang niet opgelost. Er bestaan geen schone vormen om energie op te wekken die het milieu niet aantasten. Toch rust op de huidige generatie meer dan ooit de dwingende plicht een evenwicht te bewaren tussen de noodzaak aan een permanente energievoorziening en een gezond leefmilieu.



Yv. 684

Aan alle klassieke energiedragers zitten momenteel negatieve milieu-aspecten.

De Europese Gemeenschap, dit moet wel gezegd worden, beijvert zich al meer dan tien jaar om tegemoet te komen aan de bezorgdheid over het milieu van een samenleving die onverminderd doorgaat met de industrialisatie.

Iets meer dan tien jaar zijn dus voldoende geweest om in Europa het collectief bewustzijn te veranderen in een daadwerkelijke politieke verantwoordelijkheid.



Yv. 2115

De kwaliteit van het zwemwater, drinkwater, zoet water, oppervlakte- en grondwater en ook van water bestemd voor de teelt van schaaldieren werd duidelijk gereguleerd. De EG besteedt ook aandacht aan de verontreiniging van de zee. In verband met het meer internationale karakter hiervan neemt de EG actief deel aan diverse internationale en regionale overeenkomsten zoals het verdrag van Londen van 1973 en dat van Barcelona met betrekking tot de bescherming van de Middellandse Zee (1976).

In 1978, na de ramp met de Amoco Cadiz, heeft de gemeenschap een actieprogramma vastgelegd dat beoogt al dan niet opzettelijke lozing van koolwaterstoffen in zee, te controleren en te verminderen, en zij bestrijdt sindsdien onafgebroken deze rampzalige vorm van verontreiniging.

Voor bepaalde als verontreinigend bekend staande industriële processen zoals de titaandioxideproductie, waarvan het afval verantwoordelijk is voor het plankton aantastende «rode slib», zijn eveneens regels vastgesteld. Tenslotte is de Gemeenschap aanzienlijk meer gaan doen op het vlak van de vorming en de informatie van het publiek. De diversiteit van de EG-maatregelen op milieugebied, die veel verder strekken dan enkel «natuurbescherming», is in overeenstemming met de enorme uitdaging waarvoor Europa zich gesteld ziet.



Yv. 2276

Er bestaan technische oplossingen. Er worden reeds doeltreffende maatregelen getroffen, daar is iedereen het over eens. Jammer genoeg is de manier waarop men te werk gaat om het onheil te bestrijden niet in verhouding met de hoogdringendheid en de ernst van het probleem. Pollutie is het werkwoord «vergiftigen» vervoegd in alle personen en tijden.

PIERRE LOTI NAQUIT EN POLYNESIE

Par Henri ROGIE



Capitaine de vaisseau; il a soixante ans.

Qui dans sa jeunesse n'a pas rêvé d'horizons lointains et d'aventures exotiques en lisant Madame Chrysanthème, Aziyadé ou Pêcheurs d'Islande?

Qui savait alors que leur auteur, Pierre Loti, était non seulement un romancier et poète célèbre, mais aussi un vaillant officier de marine qui passa près de vingt ans à la mer au cours d'une carrière maritime de quarante-deux ans?

Un peu oublié après la tourmente de la seconde guerre mondiale, voici que notre époque «redécouvre» et rend justice à l'écrivain et au marin Pierre Loti. Ses oeuvres sont en effet rééditées et sa fabuleuse carrière fait l'objet de nombreuses analyses.

Fin 1871, l'aspirant de 1^{ère} classe Julien Viaud débarque à Papeete, dans l'île de Tahiti, et est admis à la cour de la reine Pomaré IV. Dans ces lieux et ce décor enchanteurs, entouré de ravissantes jeunes filles à moitié dénudées, Julien est un jour baptisé au milieu des chants et des rires. On le nomma Loti, d'un nom d'une fleur locale. Il s'appellera aussi Pierre, prénom qu'il affectionne particulièrement.

Ainsi est né Pierre Loti, à l'aube d'une carrière littéraire et maritime qu'il est encore loin d'imaginer.



De son vrai nom Julien Viaud, il vit le jour à Rochefort en 1850. Ses parents, de religion protestante, étaient des notables locaux. Sa soeur Marie, de 19 ans son aînée, était peintre et musicienne de talent. C'est elle qui forma le jeune garçon à la vie. On dit que sans elle, il ne serait jamais devenu Pierre Loti.

A moins de 18 ans, le voilà inscrit à l'Ecole navale. C'est ainsi qu'il parcourra le monde au cours d'une carrière de quarante-deux ans qui le mènera au grade de capitaine de vaisseau. Il sera aussi l'officier ayant le plus navigué de son temps: près de 20 ans à la mer!

Cette carrière assurément astreignante ne l'empêchera nullement de mener ses activités littéraires qu'on connaît mieux. En ce domaine, il deviendra le fondateur de la littérature exotique. La France rendra honneur au grand marin et romancier qu'il était en le revêtant de l'habit d'académicien à l'âge de 41 ans. A cette époque-là, c'était vraiment exceptionnel!

Etant ainsi admis parmi les grands de ce monde, Pierre Loti ne dédaigna pas de demeurer aussi près de ses matelots, à bord des grands navires de guerre dont il eut le commandement.

Il mourut en 1923. Grande croix de la Légion d'honneur, il eut des funérailles nationales comme ultime hommage.



Pierre Loti ne fut non seulement marin et écrivain. Un aspect beaucoup moins connu de sa carrière fut son talent de dessinateur. C'est grâce à lui que les Français découvrirent l'île de Pâques. Lors d'une escale de la frégate FLORE dans ces lointains parages, le jeune aspirant de marine Julien Viaud fit de nombreux dessins des fameuses statues de l'île qu'il parvint à publier dans la revue «L'Illustration».

Aux îles Marquises, il fit, entre autres, le portrait de la reine de Nuku-Hiva. A Tahiti, ce furent d'admirables dessins de la cour de Pomaré IV que nous laissa le jeune officier de marine. L'exotisme de la Polynésie ne cessa de le charmer et l'incita aussi à commenter les nombreux dessins qu'il y fit.



Son goût de l'exotisme dans ses écrits, Pierre Loti le trouva donc essentiellement en Polynésie où les vaisseaux de la marine française faisaient souvent relâche. Il avait appris les rudiments du langage polynésien et comprenait très bien l'âme de ce peuple hospitalier. Tout comme eux, Loti ressentait profondément l'appréhension de la mort, de la déchéance et de la séparation des êtres qui s'aiment.

Aussi, lorsqu'à 22 ans il débarqua pour la première fois à Papeete, il se sentit fait pour s'entendre avec les Polynésiens. Sensuel comme il l'était, ce furent surtout les belles Polynésiennes qui l'enchantèrent. A pleines dents, il mordit dans ces beaux fruits qui s'offraient à lui et profita de la vie sous toutes ses formes.

Un an après «Aziyadé», il publia «Le mariage de Loti». C'est le récit romanesque mais combien touchant de son idylle avec Rarahu qu'il nous présenta comme son épouse

polynésienne. Le souvenir de cette jeune Maorie est toujours soigneusement entretenu là-bas et sur l'île Tahaa, on peut encore voir sa tombe.



Mais ce mariage avec Rarahu a-t-il été réellement vécu par Loti? Toute cette aventure n'est-elle pas de la pure imagination? Est-ce que Loti a seulement voulu que la jeune Maorie soit la concrétisation de tout ce qu'il avait réellement goûté auprès des voluptueuses Polynésiennes? Le mystère demeure et nous nous garderons bien de vous faire douter de l'authenticité de cet admirable récit.

Si Pierre Loti goûta si voluptueusement aux charmes de la vie exotique, c'est qu'intérieurement il était profondément tourmenté au sujet de la destinée humaine. Plus d'une fois, il exprima sa douleur et ses doutes devant un néant final.

Il demeura aussi marin dans l'âme et était obsédé de devoir toujours trimbalier sur les océans sans jamais pouvoir jeter l'ancre pour de bon.

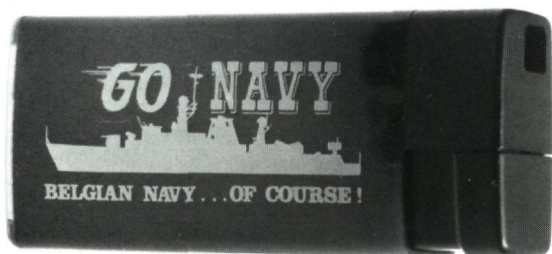
Peut-être pensait-il alors à cette lointaine Polynésie où Gauguin, en ces temps, et Jacques Brel, de nos jours, ont trouvé le repos éternel.



L'œuvre de Pierre Loti est abondante. Un journal intime, des travaux d'adaptation pour le théâtre, des centaines de préfaces, de nombreux récits de voyage, et surtout des romans de renommée mondiale.

Ceux-ci correspondent à quelque six périodes de sa vie: polynésienne (Le mariage de Loti), bretonne (Pêcheurs d'Islande, Mon frère Yves), africaine (Le roman d'un Spahi), japonaise (Madame Chrysanthème), basque (Ramuncho) et turque (Aziyadé, Fantômes d'Orient).

Toutes ces œuvres, et tant d'autres encore, trahissent une âme de marin car elles reflètent une profonde solitude et sont teintées d'une immense mélancolie.



AANSTEKER BRIQUET

80,- FB

+ 35,- FB verzendingskosten

+ 35,- FB frais d'envoi

Over Poesters, Grog's en Gloria's II

(Zie ook Neptunus 35ste jg. nr. 2 april '92)

J.B. Dreesen

Als reactie op onze, hierboven vermelde, bijdrage ontving de redactie van Neptunus een schrijven van Capitaine de Vaisseau (e.r.) Guy H.A. BUSARD. Ancien Attaché de la Défense près de l'Ambassade de Belgique à Londres. Hierin geeft hij, ter aanvulling van onze bijdrage, een reeks gegevens met betrekking tot gelijkwaardige termen en uitdrukkingen uit het Maritiem Frans.

Ook vult hij nog even de «rumologie» van de Royal Navy aan.

Wij laten de tekst van Kapitein-ter-Zee b.d. Busard integraal volgen.

«Par souci de complétion je voudrais ajouter à son article ou il traite essentiellement des vocabulaires maritimes néerlandais et anglais, les termes équivalents en Français nautique.

Le fameux «tot» bien connu à la Royal Navy jusqu'au 31 juillet 1970 était également bien connu dans la marine française où il était appelé le BOUJARON. Le BOUJARON ne faisait que 1/16^{ème} de litre soit 6 cl. Si le marin bénéficiait d'une double ration, il touchait un CANON dont la contenance était de 1/8 de litre soit 12 cl. La boisson distribuée aux marins n'était pas le mélange de rhums cher aux Anglais, ni le «grog» de l'Amiral Vernon, mais le TAFIA. Le TAFIA était une eau-de-vie obtenue au départ de mélasses, gros sirops et débris de sucre de canne. A remarquer que les marins britanniques devaient être légèrement plus imbibés que leurs collègues français puisque le «TOT» faisait un demi-gill ou encore 1/8^{ème} de pinte, soit 7 cl. (On comprend la reluctance de la Royal Navy à adopter le système décimal!!!).

A remarquer encore qu'un «TOT» était divisé en deux «GULPERS» (on pense ici à la GOULEE ou grosse gorgée en français et au substantif GULP sa traduction en Néerlandais). Un «GULPER» était à son tour subdivisé en deux «SIPPERS».

Il existe encore de nos jours un «pub» à Plymouth près de Millbay Docks qui est dénommé «THE SIPPERS».

En résumé: 4 SIPPERS = 2 GULPERS = 1 TOT = 1/2 GILL = 1/8 PINT.

Enfin, le tissu assez grossier appelé GROGRAM en anglais ou GROFGREIN en néerlandais est probablement proche du GROS-GRAIN bien connu dans le sud du pays». Einde citaat.

Wij danken Kapitein-ter-Zee BUSARD van harte voor deze welgekomen aanvulling die ons meteen in de gelegenheid stelt even «aan te pikken» om het onderwerp nog iets verder uit te diepen.

De vergelijking van de Franse terminologie met die van de «tot» van de Royal Navy intrigeerde me, temeer daar ik een schoonzoon heb in de Franse Marine die van BOUJARON of CANON nog nooit gehoord had. TAFIA kende hij wel maar dan uit het gewone taalgebruik.

We sloegen er dan maar even een paar Franse Maritime Dictionnaires op na.

In GRUSZ (1945 en 1978) komt het woord BOUJARON voor in de betekenis van een drankmaat. Geen CANON of TAFIA.

In Jean MERRIEN (1960) komt BOUJARON voor in de betekenis van een rantsoen alcohol, en als bijnaam voor een dronkaard. TAFIA is volgens hem «le nom maritime de l'alcool buvable». CANON komt niet voor.

BONNEFOUX en PARIS (1856) geeft BOUJARON in de betekenis van inhoudsmaat zonder te spreken van een rantsoen rum. CANON en TAFIA worden niet vermeld.

In JALL (1848 révisión 1972) geeft aan BOUJARON de betekenis van drankmaat gebruikt bij de verdeling van de alcohol in het kombuis en refereert naar ROMME (1792). CANON en TAFIA komen in de hierboven aangehaalde betekenis niet voor.

In J. LECOMTE (1835) is er bij BOUJARON spraak van «quantité déterminée par le gouvernement pour la ration de chaque homme par repas, en eau-de-vie, rhum ou autre liqueur alcoolisée». Ook hier zijn CANON en TAFIA niet opgenomen.

Uit het voorgaande moeten we besluiten dat de alcoholverdeling in de Franse marine sedert vele jaren verdwenen is.

«Par le même souci de complétion» heb ik dan contact genomen met mijn «opo» in Frankrijk, die net als ik een andere Zeemanskist leeghaalt. Zijn antwoord geef ik hierna. «Le «boujaron» de rhum (ou plus précisément de tafia) a depuis longtemps disparu, votre lecteur devait être bien âgé... C'était une mesure de capacité pour les liquides con-

respondant à 1/16 de pinte, soit environ 6 centilitres. Rien à redire à ce que vous avez trouvé sur le mot.

Le « canon » designait initialement la contenance d'1/8 de pinte donc le double du boujaron. Aujourd'hui c'est en parler populaire un verre, 1/8 de litre en principe, pris au bistro. Mais c'est un terme de parler populaire et je ne l'ai pas entendu dans la Marine.

Quand au « tafia », il est encore connu mais rarement employé car on ne donne plus depuis longtemps d'eau-de-vie au marin (à part la réserve des alcools, très limités et très réglementés, autorisés aux « tables », soit les collectifs, d'Officiers et Officiers marins). Le tafia est un alcool de 2° presse de la canne à sucre, la 1° presse donnant le rhum proprement dit.

Je peux vous apporter une précision sur la ration de vin à bord des vaisseaux du Roi au XVIII^e siècle. La ration journalière des marins était de 3/4 pinte soit 69 centilitres d'aujourd'hui.

Il faut noter que la pinte française valait 0,93 l, la pinte anglaise 0,57 l et la pinte américaine 0,47 l, c'est important de préciser quand on parle des mesures anciennes.»

Einde citaat.

Tot daar de aanvulling bij de welgekomen tekst van Kapitein-ter-Zee BUSARD.

Ook in de « RUMOLOGIE » vond ik nog een aanvulling. In het onlangs verschenen « JACKSPEAK. Guide to the Royal Navy Slang » Torpoint 1989. « Onder het trefwoord » Framework of hospitality » lezen we :

« In the days of yesteryear, when rum was still issued to Jack, two WETTERS (wet lips) were equivalent to one SIPPERS, two SIPPERS were equal to one GULPERS, and two GULPERS equated to SANDY BOTTOMS or GROUNDERS- the volume of a single « TOT »
Einde citaat.

Het door Kapitein-ter-Zee Busard aangehaalde rekensommetje kunnen we dan nog even uitbreiden :

8 WETTERS = 4 SIPPERS = 2 GULPERS = 1 GROUNDER = 1 TOT = 1/2 GILL = 1/8 PINT = 0,07 LITER.

We verontschuldigen ons voor de meertaligheid van deze bijdrage maar het kosmopolitisch karakter kennende van onze mensen zal dit wel geen handicap zijn.



WESTERLUND MARINE SUPPLIES

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP

IMPORT - EXPORT

**Oude Leeuwenrui 8
B-2000 Antwerpen - Belgium
Tel. : (03) 224 19 00
Tlx : 32344 Fax : (03) 225 12 49**

Du temps de la marine à voile...

Quand nos ancêtres étaient colons, aventuriers, explorateurs

VI. LES TENTATIVES DE COLONISATION DE LEOPOLD I.

J.M. de Decker

Les dernières expéditions menées par nos anciens au temps de la marine à voile le furent durant le règne de Léopold 1er, peu de temps après l'indépendance de la Belgique. Notre roi fut, en effet, le grand animateur de notre expansion maritime à cette époque. Il avait bien vite compris combien l'activité de la Belgique avait besoin d'un exutoire dans les pays d'outre-mer.

Notre brève union à la Hollande après 1815 nous avait valu la jouissance du vaste empire colonial néerlandais. La révolution de 1830 nous ferma ces débouchés. Le protectionnisme commercial pratiqué par la plupart des Etats européens compliquait encore les choses pour nous. L'industrie belge était beaucoup trop développée pour le seul marché national. Le paupérisme sévissant en Flandre - un tiers de la population au moins vivait de charité dans cette région essentiellement agricole souffrant d'une surabondance de main d'oeuvre - atteignait les proportions catastrophiques.

De sa longue et intime fréquentation des cercles dirigeants britanniques, le nouveau souverain avait conservé la conviction profondément ancrée des avantages qui résulteraient pour le jeune royaume d'une politique commerciale libérale. Dès son événement au trône, il chercha dans la colonisation un remède à la misère et au chômage régnant dans le pays. Seule la création d'établissements outre-mer permettrait, estimait-il, de combattre la gangrène en organisant l'émigration et en dotant notre industrie de débouchés diversifiés. «La Belgique repliée sur elle-même, affirmait-il, est une chaudière sans soupape».

Pour rompre le carcan qui étouffait la Belgique et mener à bien son programme d'expansion, il lui fallait deux moyens. Une marine militaire qui devait, non seulement assurer la défense des eaux territoriales, mais aussi fournir un appui logistique à ses projets de colonisation et une marine de commerce pour relier les nouveaux marchés à la mère patrie.

Il se heurta à beaucoup d'incompréhension et d'opposition dans les milieux dirigeants mais réussit, néanmoins, à atteindre ces deux objectifs. Si l'esprit d'entreprise et l'intelligence des affaires étaient encore peu développés dans le pays, il se trouvait heureusement comme aux siècles passés des Belges audacieux qui comprenaient tout le prestige et le profit que la Belgique pourrait tirer d'une expansion dans les pays lointains.

La Marine Royale fut créée en 1832 et, deux ans plus tard déjà, une partie de ses cadres fut mise à la disposition des quelques armateurs anversois, demeurés dans la Métropole qui possédaient des navires pour la navigation au long cours mais se trouvaient dans l'impossibilité de recruter sur place des équipages compétents. Cela permit à ceux-ci d'effectuer bientôt des expéditions commerciales à Alger, Malte, Tunis au Brésil et en Extrême-Orient. En 1840, une marine marchande belge avait été reconstituée; 160 navires battaient pavillon national. Ces premières tentatives d'expansion eurent des résultats fructueux; l'industrie reprit son essor, le pays commença à sortir du marasme.

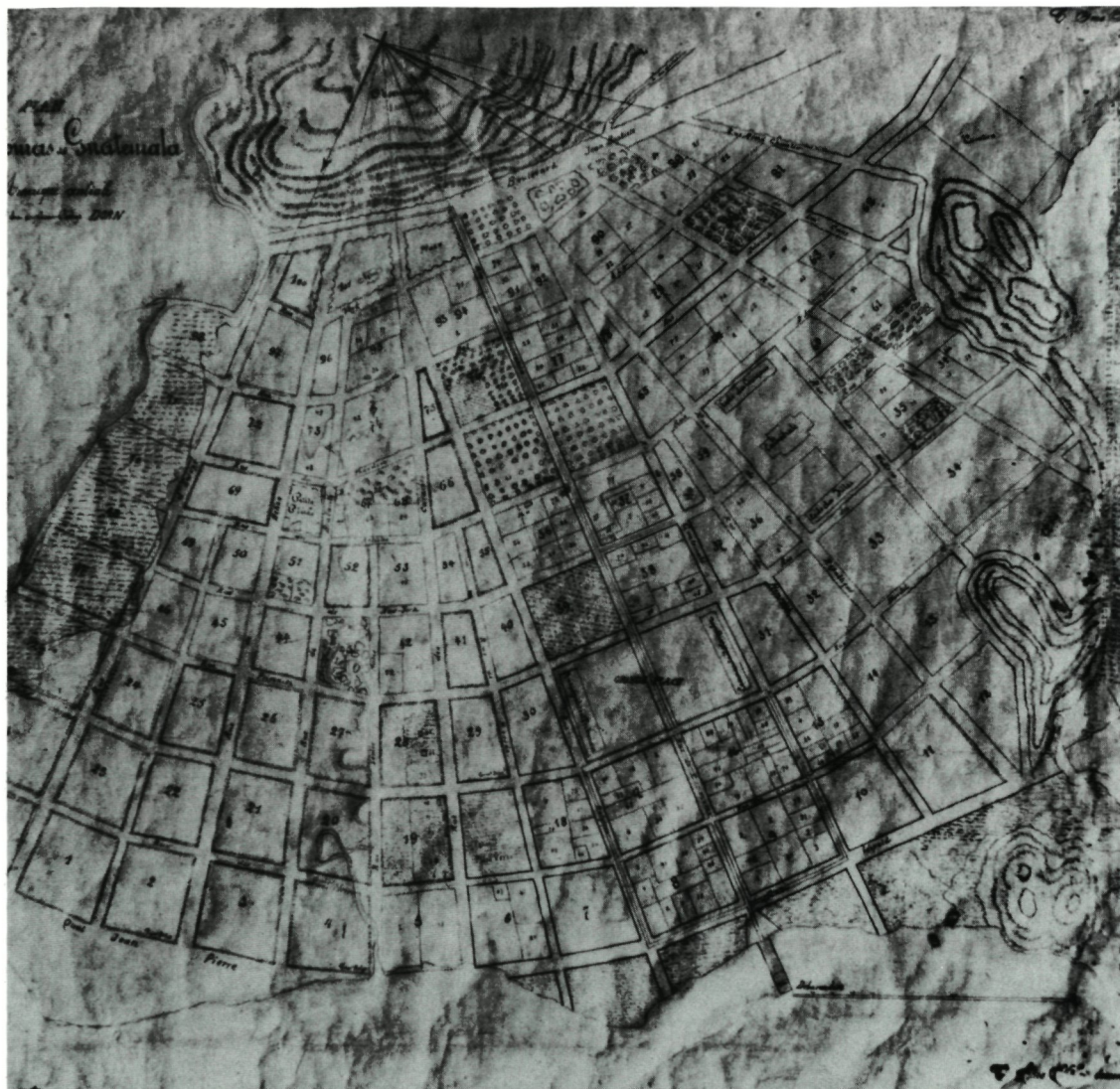
Pourtant, aux yeux de Léopold 1er, ces résultats demeuraient insuffisants. Développer des relations commerciales avec l'étranger, c'était bien; créer des établissements permanents outre-mer lui semblait mieux encore. Le malheur voulut que toutes les tentatives de colonisation faites durant son règne se soldassent par des échecs. Manque de cohérence, de vision globale des choses, de moyens financiers, de personnel compétent? Sans doute, mais surtout: pusillanimité et manque de conviction des hommes politiques.

On ne peut pas dire que le Roi n'ait pas tout essayé. On estime à une cinquantaine le nombre de projets et essais de colonisation envisagés à l'époque. Des occasions se présentèrent d'acquérir des possessions aux Antilles, en Nouvelle Zélande, sur la Côte d'Or, aux Philippines, en Australie, dans le golfe du Bengale, etc. Elles ne furent pas saisies.

Santo Thomas

La première entreprise sérieuse de colonisation fut tentée en Guatémala. Au mois d'Octobre 1841 fut constituée à Bruxelles la «Compagnie Belge de Colonisation», ayant pour but de «créer des établissements agricoles, industriels et de commerce dans les différents Etats de l'Amérique Centrale et autres lieux».

Le Conseil d'Administration de cette compagnie avait racheté à une compagnie anglaise à charte ses droits sur une concession non exploitée de 500.000 hectares (le 6e



Plan de Santo-Thomas du Guatemala.

du territoire de la Belgique) située dans le district de Santo-Thomas (Guatemala). Le Roi subordonna son patronage à l'obligation d'envoyer sur place une commission d'Exploration chargée de vérifier l'exactitude des rapports et documents fournis par la compagnie anglaise et d'évaluer de manière précise les avantages et inconvénients que présentait la région et les chances de réussite de l'exploitation de la concession.

La Commission d'Exploration, dirigée par le colonel du génie De Puydt, quitta Anvers le 9 Novembre 1841 à bord de la goélette « Louise Marie » de la Marine Royale, un bâtiment de 200 tonneaux armé de dix caronades construit par les chantiers brugeois Van Gheluwe et commandé par le Lieutenant de Vaisseau Petit. Elle se composait d'agents de la Compagnie Belge de Colonisation (dont De Puydt) et de représentants du gouvernement. Après 59 jours de voyage, elle arriva dans la baie de Santo-Thomas au fond du golfe du Honduras.

Tandis que le colonel De Puydt se rendait à Guatemala City pour y négocier avec le gouvernement les conditions d'acquisition des terres - le prix sera fixé à 80.000 dollars en espèces, 2.000 fusils et 6 canons de campagne, le reste de la commission s'éparilla pour étudier la région. Au bout de deux mois, tout ce petit monde réembarqua sur la « Louise Marie » pour le voyage de retour.

Le rapport remis par la commission était élogieux. Il n'y avait pas de contrée plus saine que le district de Santo-Thomas: pas de fièvres, ni de maladies endémiques. Le pays était beau et riche en produits de toute sorte: bois, café, riz, maïs, canne à sucre, fruits. Il suffisait de travailler « aussi peu que le font les Indiens, c'est à dire le quart du travail journalier d'Europe » pour couvrir la terre de toutes sortes de moissons. Un acre de terre vierge devait largement suffir à nourrir son homme au bout de quatre à cinq mois, le temps nécessaire pour le défricher et le mettre en production. « Les hommes qu'il faut envoyer ici, préci-

sait le rapport, doivent être des paysans, des charpentiers et menuisiers, des bûcherons et surtout des cultivateurs, mais il convient que le premier convoi se compose de 15 à 20 familles ayant des ressources pour passer les premiers six mois; enfin un prêtre connaissant l'espagnol ou disposé à l'apprendre».

Cette vision optimiste des choses n'était pas partagée par le Lieutenant de Vaisseau Petit qui ne donnait pas six mois aux colons européens non habitués à vivre comme les indigènes pour connaître la ruine, ni par le médecin du bord qui soulignait les inconvénients des marécages et forêts, «vrais réceptacles de miasmes putrides et pullulant de nuées d'insectes malfaisants engendrés par la chaleur et l'humidité».

On ne tint pas compte de leur avis. Forte du patronage du Roi et des capitaux (privés) qu'elle avait réunis par souscription, la Compagnie Belge de Colonisation se livra à une importante campagne de publicité en faveur de son initiative, pompeusement baptisée la «Nouvelle Belgique». Elle rencontra un indéniable succès. S'il ne fallait que six mois pour commencer à gagner sa vie à Santo Thomas, cet endroit apparemment paradisiaque, pourquoi demeurer au pays avec, pour beaucoup, comme seules perspectives d'avenir le chômage et la misère? On se pressa au portillon de la Compagnie, qui dût refuser du monde.

Un premier groupe d'émigrants quitta Anvers le 16 Mars 1843 à bord de deux bricks nolisé pour la circonstance, le «Théodore» et le «Ville de Bruxelles», escortés par la «Louise Marie» sur la quelle avait embarqué le directeur de l'expédition, l'ingénieur des Ponts et Chaussées Pierre Simons. Ce groupe, assez hétéroclite, se composait de 79 personnes, dont une vingtaine d'hommes de métier (bûcherons, charpentiers, fondeurs, mécaniciens...), 24 employés d'Administration, 2 pères Jésuites, un boulanger, un cuisinier, plus une poignée d'aventuriers et d'hommes sans profession.

L'expédition partit sous de mauvais auspices. L'état de santé de l'ingénieur suscita bien vite l'inquiétude du lieutenant de vaisseau Petit. A l'escale de Santa Cruz de Ténérife, quatre médecins en confirmèrent la gravité et tentèrent de le dissuader de continuer son voyage. Mais Simons refusa d'abandonner ses compatriotes et supplia Petit de l'embarquer. Celui-ci finit par accepter pour, précisa-t-il dans son rapport, «respecter les dernières volontés d'un mourant».

La «Marie Louise» quitta Santa Cruz le 5 Mai. Simons mourut neuf jours plus tard au passage des Tropiques.

Ce fut la douche froide pour le moral des émigrants; Simons était le seul homme réellement compétent, éner-

gique et décidé de l'expédition. Dès l'arrivée à Santo Thomas, la pagaille s'installa. Rien n'avait été préparé pour accueillir les arrivants. Tout était à faire, à commencer par construire un semblant de campement sur un sol qu'il fallait aborder la hache à la main. Avec l'aide de quelques indigènes on construisit, sans plan préétabli, quelques cases sur un terrain à demi défriché pour abriter provisoirement les colons, mais on ne tarda pas à constater que le matériel importé était tout à fait insuffisant pour jeter les bases d'un véritable établissement. L'avenir s'annonçait sombre. Au point que dix des nouveaux venus choisirent de retourner en Belgique avec la «Louise Marie» et le «Théodore».

Des mois s'écoulèrent sans que la moindre nouvelle de la colonie ne filtre dans le public. La Compagnie incriminera plus tard les responsables de l'établissement pour l'absence de compte-rendus et rapports; le fait est qu'elle avait tenu à cacher des informations peu encourageantes: un certain nombre de colons avait émigré vers des régions au climat plus favorable que celui de Santo-Thomas, d'autres étaient morts.

En 1844, elle arriva malgré tout à recruter encore quelque huit cents agriculteurs et leur famille pour aller renforcer les effectifs déclinant de la colonie.

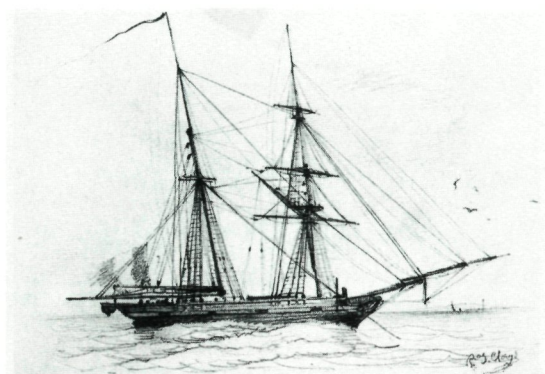
Huit navires furent affrétés pour leur transport. Le major Guillaumot, directeur de l'établissement avait cependant tenté d'ouvrir les yeux des recruteurs sur l'illusion qu'on pouvait encore avoir au sujet du «paradis» de Santo-Thomas.

C'est le même major Guillaumot qui, avant de présenter sa démission à la Compagnie, lui adressa un rapport consacré au taux de mortalité élevé enregistré sans la colonie suite à l'insalubrité de la région où elle avait été créée. «Il y a des jours où les cadavres ne peuvent plus être enterrés faute de bras pour creuser les fosses, faute de mains pour clouer les bières. La ville est toujours par une pluie incessante et continuellement enveloppée d'une atmosphère humide et brumeuse qui rendent la voie du cimetière impraticable. Une brouette est la seule ressource que nous avons, dans ces temps de calamité, pour charrier par un seul homme les nombreuses victimes de la maladie pestilentielle qui sévit horriblement sur nous». Il exagérât à peine, puisqu'entre mai 1843 et novembre 1845, 412 décès avaient été déplorés.

En avril 1845, la «Louise Marie» retourna à Santo-Thomas pour la quatrième fois; elle y resta six mois, son personnel ayant reçu pour mission d'établir un relevé topographique et hydrographique de la région. Celui-ci ne put que constater «le spectacle navrant» qu'offrait la colonie où régnait une épidémie de fièvre jaune. Le moral y était au plus bas. Nombreux furent les candidats au rapatriement à bord de la goélette.

Désormais, la cause était entendue. Le gouvernement belge retira son appui à la Compagnie Belge de Colonisation, qui sombra sans gloire. Jamais, elle n'avait réussi à tirer de son entreprise les ressources qu'elle escomptait. La seule cargaison de précieux bois d'acajou qu'elle avait vendu à Anvers comme venant de Santo-Thomas provenait, en fait, de Bêlize (Honduras britannique).

Les autorités belges tentèrent malgré tout de maintenir la possession en vie. Jusqu'au moment où, en 1851, le gouvernement guatémaltèque déclara caduc l'acte de cession de 1843. Le bilan de ce premier essai de colonisation était totalement négatif. En huit ans, 50 hectares à peine avaient été défrichés et le nombre de maisons construites dépassait à peine la centaine. Les causes de l'échec étaient multiples: mauvaise étude du projet, absence de direction compétente, administration déficiente, dissolution des mœurs chez les colons (En 1850, 21.630 bouteilles d'alcool avaient



La Louise-Marie (Dessin de Paul-Jean Clays).

été importées pour 70 émigrants et quelques indigènes)...
Le fiasco était total.

Santa Catharina

A l'époque où se déroulait cette malheureuse tentative, d'autres citoyens belges décidèrent de créer, eux aussi, une colonie. A Sante Catharina au Brésil.

Il s'agissait, cette fois, d'une entreprise privée, mais le fait que la partie la plus importante de la concession fut baptisée « Léopoldine » laisse entendre que notre souverain avait apporté son soutien moral à l'entreprise.

L'âme de celle-ci fut un Brugeois, Charles Van Lede, major du Génie et familier de l'Amérique du Sud où il avait dirigé des travaux hydrauliques. Fin 1841, il avait effectué un voyage au Brésil et avait jeté son dévolu sur une région de l'île de Santa Catharina, qui lui parut présenter toutes les conditions voulues pour y créer avec succès une vaste exploitation agricole : un territoire alluvionnaire, inondé périodiquement au cours de la saison des pluies où pouvaient se cultiver une multitude de produits allant de la canne à sucre au café, en passant par le maïs, le manioc, la pomme de terre, l'indigo, les oranges et les bananes.

Une compagnie «belgo-brésilienne» fut créée, en 1842, après que Van Lede ait obtenu de l'empereur Pedro II du Brésil une concession de 10.000 km², en bordure de l'océan Atlantique, à proximité du port de Destera. La Compagnie toucherait une prime de trente mille reis pour chaque colon venant s'établir sur sa concession avec, toutefois, l'obligation d'y amener annuellement cent familles à ses frais et de construire, toujours à ses frais, toutes les installations nécessaires pour rendre la colonie habitable et exploitable.

La Compagnie, dont le capital avait été fixé à six millions de francs, émit six mille actions de mille francs donnant droit chacune à son souscripteur à 25 hectares de terre cultivable en tout propriété et fit appel aux candidats colons.

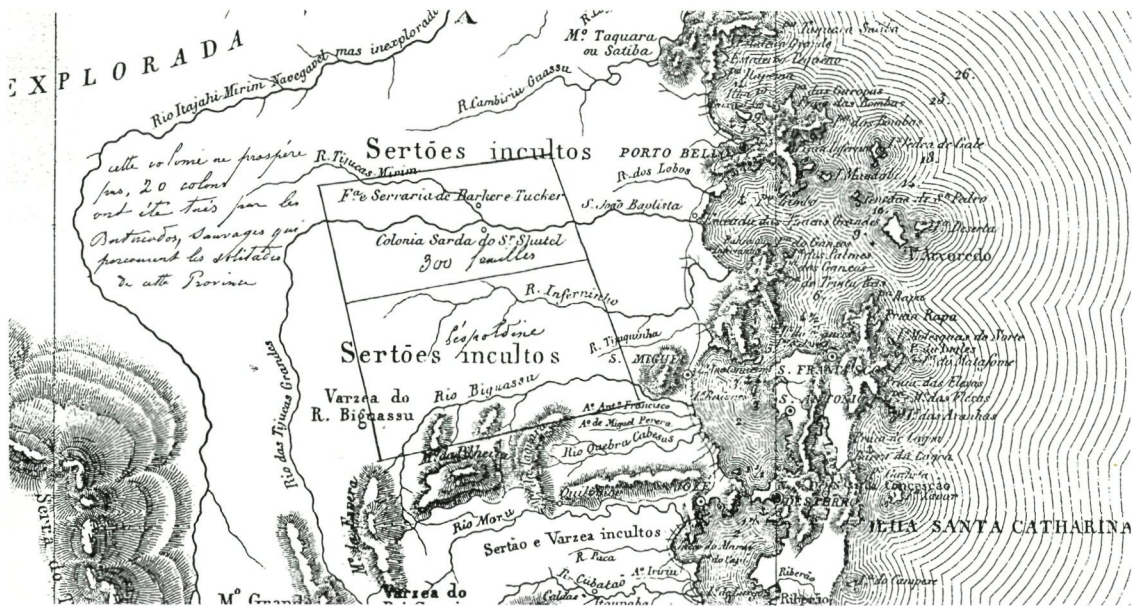
Le 28 Août 1844, le brick «Jean Van Eyck» quitta Bruges pour Santa Catharina avec cent quatorze émigrants à bord. Deux ans plus tard, il y amena un autre contingent.

Aussi compétent et enthousiaste fut-il, le major Van Lede ne réussit pas à mener son projet à bien. Il n'était pas secondé. De plus, l'endroit où devait s'établir la colonie était mal choisi. Les moyens de communication avec l'extérieur étaient quasi inexistants. Aucune route digne de ce nom. Le Rio Itajahi, en bordure duquel avait été créées les plantations, était parsemé de chutes rendant la navigation impossible sauf pour de très petites embarcations. Pire, ses inondations étaient génératrices de fièvres auxquelles la plupart des nouveaux venus résistèrent mal.

Vu les conditions pénibles dans lesquelles ils devaient travailler, certains exigèrent une rémunération très supérieure à celle qui leur avait été promise. D'autres désertèrent tout simplement et allèrent chercher meilleure fortune plus loin. Ce fut la débânde.

La Compagnie Belgo-Brésilienne n'étant pas à même de tenir ses engagements vis à vis du gouvernement brésilien, sa concession lui fut retirée. Son entreprise ayant échoué, Van Lede revint au pays. La colonie de Santa Catharina avait vécu. Certains irréductibles choisirent malgré tout de rester au Brésil. Ils émigrèrent, cependant, vers des régions au climat plus clément. Les uns se regroupèrent en «un établissement indépendant de toute société commerciale»; les autres s'établirent à leur compte.

En 1855, lorsque le brick de la Marine Royale, le «Duc de Brabant» jeta l'ancre dans la baie de Santa Catharina, quelques familles belges se trouvaient toujours dans la région, la plupart ayant réussi. Elles ne se plaignaient que du manque d'une main d'œuvre suffisante pour leur permettre de développer leur exploitation. Ces colons n'avaient qu'un tort, celui d'être dépourvus de titres de propriété. Un beau jour (!), ils se virent confisquer leurs terres et, le gouvernement belge se désintéressant de leur sort, furent contraints d'aller tenter leur chance ailleurs.



Carte de Santa Catharina.

Compagnie Belge de Colonisation,

FONDÉE SOUS LE PATRONAGE DE S. M. LE ROI DES BELGES

et Autorisée par Arrêté Royal du 7 octobre 1843.

COMMUNAUTÉ DE L'UNION,

ÉTABLIE A LA COLONIE DE SANTO-THOMAS DE GUATEMALA.

CERTIFICAT AU PORTEUR

N° 3047

Le porteur du présent CERTIFICAT a droit au TITRE DE COMMUNAUTÉ et au TITRE DE PROPRIÉTÉ portant chacun le N° ~~3047~~ ~~3047~~ représentant ensemble un lot de la Communauté, inscrits au nom du Conseil général et déposés dans la caisse de la Compagnie à Bruxelles; lesdits titres, en échange du présent Certificat, et sur la demande du porteur, lui seront remis et transférés au nom qu'il indiquera, le tout conformément à la décision du Conseil général en date du 5 mai 1844.

Par décision du Conseil général du 3 mai 1844, un dividende annuel, d'au moins quarante francs, est assuré à chaque Titre de Communauté. Le paiement de ce dividende commencera le 1^{er} Juillet 1845.

Bruxelles, le vingt-neuf novembre 1844

Le Directeur

Le Président du Comité des Directeurs.

André Rogée

Le Secrétaire.

Edouard D'Amboise *W. Rogée*

Extrait du Procès-Verbal de la Séance du Conseil général du 5 mai 1844.

Le Conseil général, appelé à délibérer sur la création de titres destinés à représenter ou à garantir les titres de Communauté de l'Union, afin de régulariser le transfert de ces titres, vu le nombre de lots de la Communauté de l'Union déjà placés à l'étranger et les nombreux transferts de titres déjà opérés par de simples ordres, attendu que de ce mode de transfert des titres, il peut résulter des inconvénients;

DÉCIDE:

ART. 3.

Ces certificats sont transférables sans endossement et confèrent à tous ceux qui en seront les détenteurs, tous les droits attachés aux titres qu'ils représentent, sans la faculté d'assister aux assemblées générales et de prendre possession des terres à Santo-Thomas, faculté dont ils ne pourront jouir qu'après avoir effectué l'échange des certificats contre les titres originaux.

titres originaux et de les faire transférer du nom du Conseil général au nom qu'il indiquera.

ART. 6.

Les certificats porteront un numéro d'ordre, seront signés par le Président du Comité des Directeurs, par un des Directeurs chargé spécialement du contrôle, et countersignés par le Secrétaire.

Les certificats en échange contre des titres au nom

Une colonie pour 5.000 frs par an

Léopold 1er ne se décourage pas pour autant. Quelques fussent les obstacles à surmonter pour rompre le carcan qui enserrait la Belgique, il restait convaincu que le développement économique du pays était indissociable de l'expansion coloniale. Ayant compris l'inutilité de nos efforts en Amérique Centrale, il orienta cette expansion vers l'Afrique où, trente ans plus tard, reprenant la tradition de cette politique Léopold II devait nous conquérir, en dépit de l'opposition des grandes puissances, un immense empire colonial. Une tentative de colonisation fut effectuée sur le continent noir qui, au départ, offrait de grandes chances de réussite.

En 1847, l'armateur anversois Cohen avait sollicité l'appui du souverain pour établir un comptoir le long des rives du Rio Nunez, sur le Golfe de Guinée. Des commerçants belges entretenaient déjà des relations d'affaires avec ce territoire, y échangeant des marchandises de fabrication belge : quincaillerie, cotonnades, dinanderie... contre des produits amenés à la côte par les caravanes de marchands indigènes : or, ivoire, épices. D'après Cohen, ces relations pouvaient être développées à relativement peu de frais.

La goélette de la Marine Royale, « Louise-Marie », commandée par le Lieutenant de Vaisseau Van Haverbeke, fut chargée de procéder à une enquête sur place. Elle mit à la voile le 20 décembre 1847 et rentra à Anvers en Mai 1848. Le rapport de Van Haverbeke était éminemment favorable. En fait, le Lieutenant de Vaisseau était tellement enthousiaste qu'outrepassant les instructions ministérielles qui lui avaient prescrit une simple enquête, il avait pris l'initiative

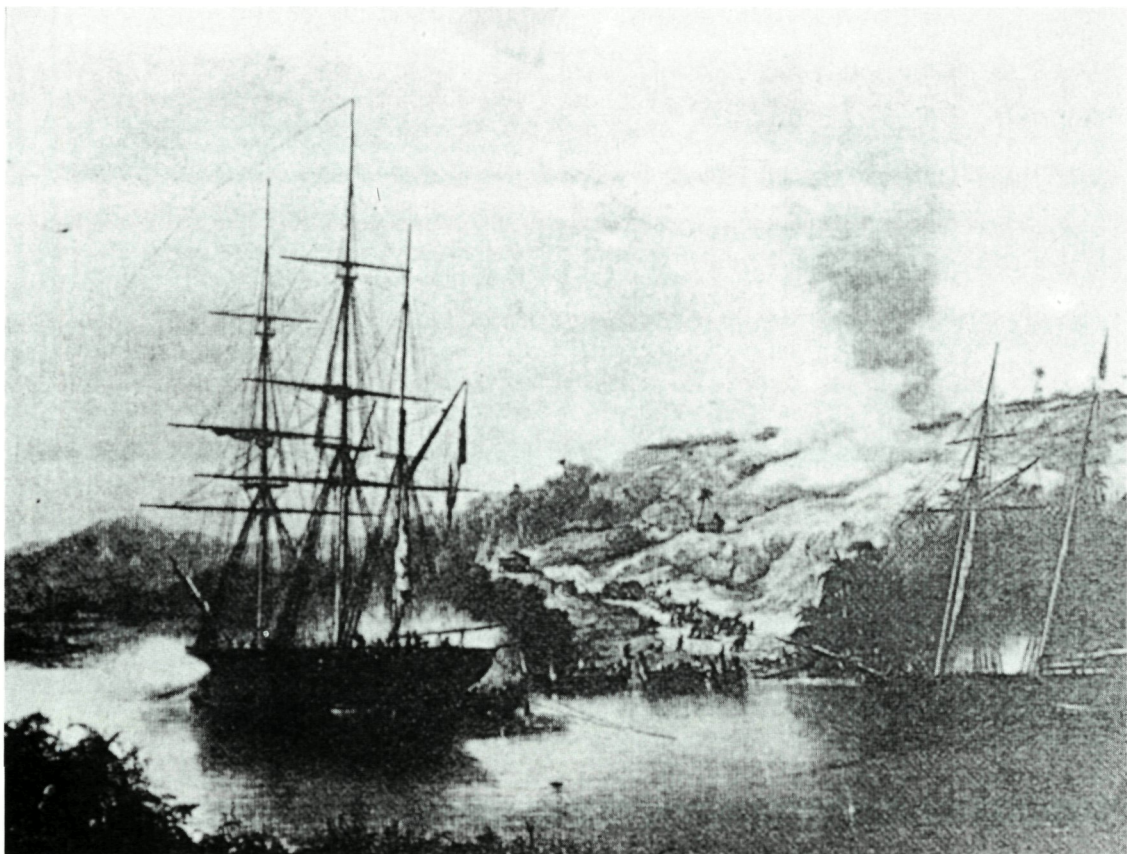
de conclure un traité avec Lamina, roi des Nalous, qui cédait en pleine propriété au roi des Belges les deux rives du Rio Nunez (sur une largeur de 1.500 mètres et jusqu'à 60 kilomètres à l'intérieur) contre une redevance annuelle de 1.000 gourdes (5.000 francs belges de l'époque) payable en marchandises « au cours du jour ».

Assuré de ne pas obtenir l'approbation du Parlement en dépit de la modicité de l'investissement, le gouvernement transforma ce traité politique en une simple acquisition de territoire et préleva le montant de la redevance due à Lamina dans un fonds affecté au développement de nos relations commerciales avec l'étranger.

Le 31 Décembre 1848, la « Louise-Marie » retourna au Rio Nunez, toujours sous le commandement du Lieutenant de Vaisseau Van Haverbeke. Celui-ci avait reçu pour mission de faire ratifier le traité provisoire, de prendre possession du territoire et d'établir des relations commerciales avec la contrée.

Sur place la situation avait évolué. Du fait du chef d'une peuplade voisine des Nalous, Majoré, roi des Landoumas que tous les commerçants de la région, de quelque nationalité qu'ils soient considéraient comme « un oppresseur odieux et comme le seul obstacle au commerce de la rivière auquel il ne cessait de susciter toutes les entraves possibles, toujours sans motif et dans de fréquents moments d'ivresse ».

Excités par des commerçants anglais établis sur son territoire, jaloux de la concurrence de leurs homologues belges et français installés sur celui des Nalous, Mayoré avait fait plusieurs incursions sur les terres de Lamina, commet-



Le trois-mâts belge l'«Emma» et la goélette française «La Dorade» lors du débarquement de Debocca.

tant de multiples exactions et semant la terreur. Les commerçants français et belges se placèrent sous la protection de Van Haverbeke. Pour rétablir l'ordre et le calme dans la région, celui-ci n'eut d'autre recours que d'intervenir par la force contre les Landoumas.

Le 23 Mars 1849, à l'aube, la « Louise-Marie » quitta son mouillage pour remonter le Rio Nunez avec la marée. Elle était suivie du trois-mâts belge « Emma » de l'armement Cohen réquisitionné par Van Haverbeke et dont la cargaison avait été déchargée et remplacée par un stock d'armes et de munitions et un hopital de fortune, et par la goélette « La Dorade » appartenant à un résident français.

Après trois heures de navigation difficile, les trois navires arrivèrent à hauteur de Walkaria. Pour la « Louise-Marie », c'était le bout de la course ; elle ne pouvait remonter plus haut à cause de son tirant d'eau. Laissant le navire à la garde de son second, Van Haverbeke monta à bord de « La Dorade » qui rejoignit bientôt « l'Emma ». L'une et l'autre arrivèrent le 24 Mars, vers 8 heures, en vue de Debocca, la capitale de Majoré, un village de cases en terre battue dominant les collines que l'on atteignait péniblement par des gradins irrégulièrement taillés dans le roc.

Les Landoumas les attendaient. Conseillés par deux commerçants anglais, ils avaient très habilement disposés leurs défenses. Une forte barricade avait été élevée face au débarcadère. Quatre bouches à feu consolidaient la position qui était tenue par une ligne de guerriers dissimulés dans les hautes herbes.

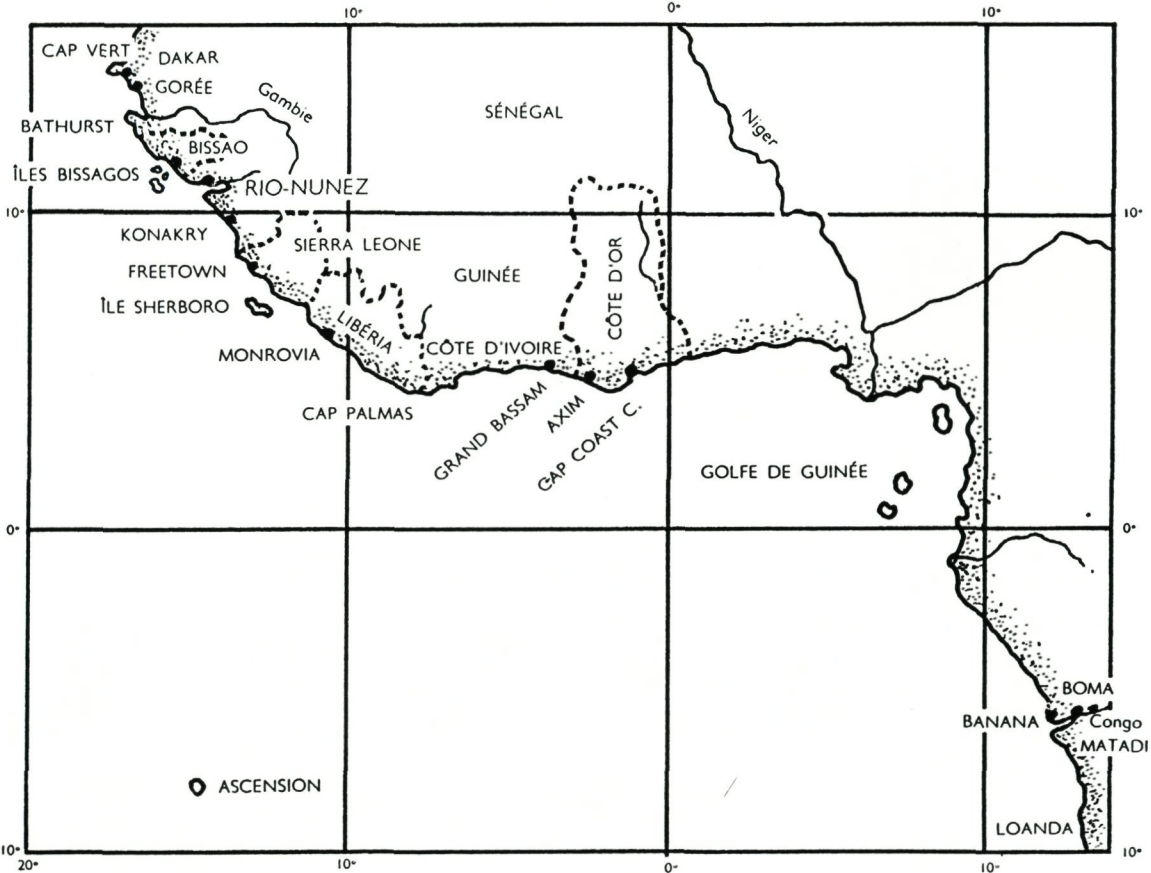
Ordre fut donné d'ouvrir le feu des obusiers sur le village.

Les Landoumas répliquèrent à coups de canons et de fusils. Au bout d'une demi heure, une accalmie se produisit, à la faveur de laquelle une bonne centaine d'hommes, répartis sur quatre canots, débarquèrent. A l'arme blanche, sans tirer un coup de feu, mais protégés par l'artillerie des navires, les marins gravirent la colline sous un feu nourri et se jetèrent sur les positions des Landoumas. Ceux-ci les abandonnèrent bien vite pour se réfugier dans le village qu'ils défendirent case par case. Cette fois, les assaillants firent usage de leurs armes à feu. Le village fut enfin conquis et livré aux flammes. Pour faire bonne mesure, Van Havebeke envoya encore une demi douzaine d'hommes à terre pour aller mettre le feu au deuxième village de Majoré, là où le chef avait entreposé le produit de ses rapines. C'en était fini du roi des Landoumas.

L'engagement avait coûté aux hommes de Van Haverbeke deux tués et neuf blessés plus ou moins graves. Les pertes chez les Landoumas étaient beaucoup plus élevées. Au cours du voyage de retour, les deux navires furent encore attaqués des deux rives par les indigènes, dissimulés derrière des buissons.

L'Enseigne de Vaisseau Dufour fut sérieusement blessé par une balle dans la gorge, mais il s'en tira grâce aux soins du médecin du bord.

L'affaire de Debocca se termina au mieux. Le frère aîné de Majoré, Tongo, fut intronisé roi des Landoumas ; il s'empressa de concéder à la Belgique un nouveau territoire en amont de Debocca et des droits de navigation sur le Rio Nunez.



Carte de la côte d'Afrique.

Les commerçants français et belges établis sur le territoire des Nalous allaient pouvoir vaquer à leurs occupations en paix.

S'il se trouva quelques députés belges pour blâmer l'intervention de Van Haverbeke au Rio Nunez, celui-ci n'en recut pas moins la croix de chevalier de l'ordre de Léopold et fut créé, ainsi que trois de ses officiers, chevalier de la Légion d'honneur pour avoir rendu de «signalés services» aux colons français.

La «Louise-Marie» retourna au Rio Nunez en 1849, en 1850 et encore en 1852 pour assurer la sécurité de la colonie à nouveau menacée par Majoré, qui avait repris le pouvoir chez les Landoumas. Ses relations commerciales avec la Belgique n'en continuaient pas moins à se développer; nos exportations vers cette région atteignaient la valeur d'un million et demi de francs (de l'époque) par an.

Ce n'était pas suffisant aux yeux du Parlement, mais il n'était guère possible de faire mieux, sauf à créer un établissement officiel qui maintiendrait l'ordre et stimulerait l'initiative des milieux commerciaux. Les visites épisodiques de la «Louise-Marie» étaient absolument insuffisantes pour assurer la sécurité des intérêts qui se seraient engagés au Rio Nunez. Malheureusement, la désastreuse expérience de Santo Thomas était encore présente dans tous les esprits; il était hors de question de se lancer dans une nouvelle aventure. On ne vit plus de navire de la Marine Royale sur la côte africaine. Et, en 1854, le vicomte Vilain

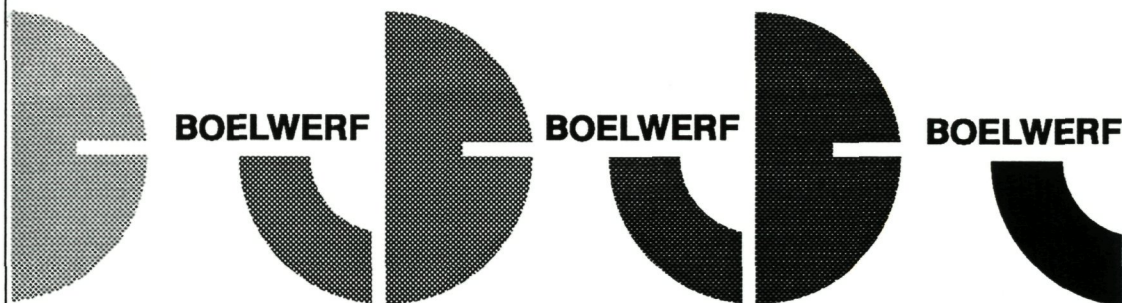
XIII annonça, sous les applaudissements, à la Chambre des Représentants que la Belgique ne payerait plus la redevance annuelle de 5.000 francs au roi des Nalous. Il n'y a pas de petites économies!

Ainsi le gouvernement abandonnait-il nos commerçants qui, sur foi du traité conclu avec Lamina en 1848, avaient engagé des capitaux au Rio Nunez. Toujours ce manque de volonté politique et cette pusillanimité qui ont, trop souvent caractérisé nos gouvernants! Sept ans plus tard, la France reprit notre précaire établissement colonial, tirant ainsi profit des efforts réalisés, avec l'appui du Roi, par une poignée de Belges entreprenants, et en fit la base de ce qui allait devenir la belle colonie du Niger.

C'était la fin de la politique d'expansion par l'expatriation de Léopold 1^{er}.

Notre premier souverain avait mis en pratique l'adage: «point n'est besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer». Il n'avait été suivi que par une minorité de compatriotes dynamiques du secteur privé. Cette politique fut heureusement reprise par son fils, Léopold II, qui, ayant appris des tentatives faites par son père, que dans notre pays rien d'enthousiasmant ne pouvait obtenir un appui officiel, nous dota presque «contre notre goût» d'un riche empire colonial.

C'était aussi, ailleurs comme chez nous, la fin de la marine à voile qui, très souvent, avait démontré la valeur de nos hommes de la mer.



In volle bedrijvigheid!

Dijkstraat 6 ■ B-9140 Temse ■ telefoon 03/710.71.11 ■ telefax 03/711.09.72 ■ telex 31140

Nieuwe flexibele schepen-schroef van samengesteld materiaal vermindert romp-vibraties en geluidsniveau

Willy Bosteels

STOCKHOLM - In Zweden is een schepen-schroef met elastische eigenschappen en gemaakt van samengesteld materiaal ontworpen door de uitvinder Karl-Otto Strömberg van Strömberg Engineering in Halmstad. De schroef, Flexprop genaamd, is getest op zowel commerciële als marineschepen en heeft bewezen de belasting op de bladen te verminderen, waardoor schepen dus rustiger kunnen varen door minder vibraties in de romp en de drijfas.

Militaire toepassingen omvatten o.a. onderzeeboten, torpedo's en marinevaartuigen met sonaruitrusting. Het nieuwe schroef-ontwerp wordt op de markt gebracht door Berg Propulsion AB in Öckerö nabij Göteborg. De ontwikkeling en het ontwerpen werden uitgevoerd in samenwerking met de Karlskrona Scheepswerf, aangesloten bij de overheids-groep van defensie-industrieën Celsius, SSP A Maritime Consulting en Strömberg Engineering.

De schroef wordt vervaardigd van een samengesteld materiaal met een kern van glasvezel volgens een patroon dat zodanig is ontworpen dat de elastische eigenschappen van de bladen leiden tot een deformatie die de belasting-variëaties vermindert die optreden wanneer de bladen roteren in de ongelijkmatige stroom achter een schip, zo verklaart Berg Propulsion. De belastingsspanningsvariëaties worden overgebracht naar de drijfas en verder naar de romp hetgeen resulteert in een overeenkomstig reductie van de vibraties. Een probleem met traditionele schroefbladen waren de cavitaties in het bronzen of stalen materiaal die druk-fluctuaties veroorzaakten die weer worden versterkt.

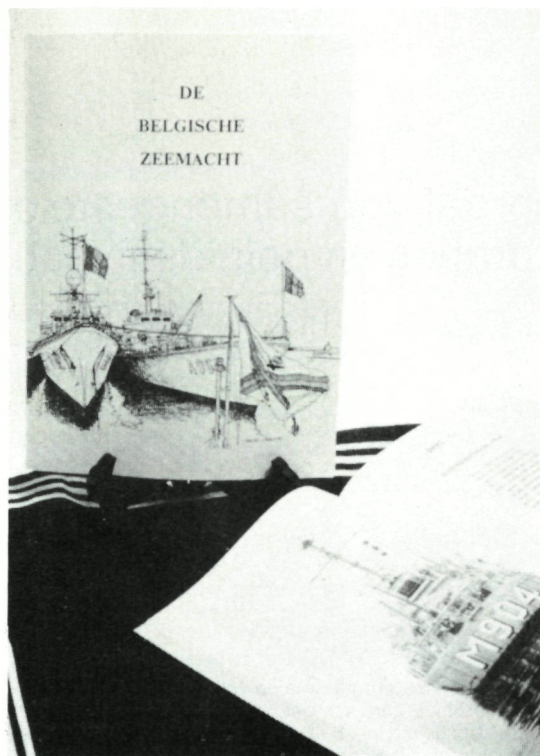
Volgens een testprogramma op volle schaal met een mijnenveger met één schroef verminderde de Flexprop-schroef het geluid met 5 dB bij topsnelheid vergeleken met de oorspronkelijke bronzen schroef. De samengestelde schroef, die kan worden vervaardigd van glas- of koolvezels, heeft het voordeel van een laag gewicht en grote sterkte vergeleken met schroeven van conventionele materialen. Verder is het materiaal niet onderhevig aan taalmoeheid.

De eerste Flexprop-boegschroef voor een commercieel schip werd aangebracht op het 170 m. lange ro-ro ship Tor Scandia. De bladen van de schroef met een diameter van 1,7 m. weegden slechts 80 kg, een vermindering van 85% vergeleken met de vorige schroef. Dit leidde tot aanzienlijk lagere geluidsniveaus.

SSPA Maritime Consulting heeft berekeningen en modeltesten gemaakt voor een ro-ro schip met een lengte van 210 m., een breedte van 32 m., en een capaciteit van de hoofdmotor van 11.050 kW (15.000 pk), die het schip een snelheid geven van 22 knopen. Wanneer het schip voorzien zou zijn met een Flexprop-schroef zou het effect van de machines zijn verhoogd met 6%, hetgeen zou leiden tot een jaarlijkse vermindering van de brandstofkosten met 800.000 kr.

Patenten zijn overal in de wereld aangevraagd en de voorbereidingen voor serie-producten zijn begonnen. De markt voor schepen-schroeven met verstelbare bladen tot een diameter van 10 m. heeft naar verluidt een waarde van 800 tot 1000 milj. kr. per jaar.





G. SCHOONVAERE

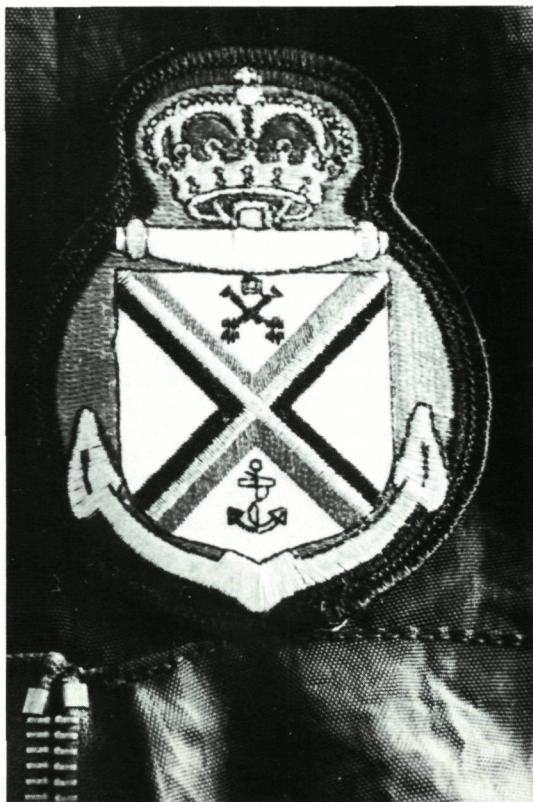
De Belgische Zeemacht

172 bladzijden boordevol zeemachtfoto's met heel wat technische info

Momenteel slechts verkrijgbaar in het Nederlands

Kan besteld worden door betaling van 450 fr. + 50 fr. portkosten *enkel* door gekruiste check.

Kan ook rechtstreeks worden afgehaald worden afgehaald op de redactie van Neptunus.



Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad... Met deze badge van de ZM mag U in ieder geval gezien worden. Prijs: 200 F + 35 F portkosten.

La fierté n'est pas un vice! En tous cas, vous pouvez être aperçu avec ce badge de la FN. Prix: 200 FB + 35 FB frais d'envoi.

L'Opération des Dardanelles voulue par Churchill

Paul EYGENRAAM

Au moment où nous écrivons ces lignes, les médias abondent en commentaires sur la manière d'amener à la raison les belligérants de l'ancienne Yougoslavie. Les civils abattus dans la rue comme des silhouettes au champ de foire, la gestion inhumaine de camps de prisonniers maltraités, les bombardements destructeurs de cités entières et l'inhumaine épuration d'ethnies diversifiées, sont la terrible rançon de rivalités attisées par des politiques irrédentistes. Parmi les combattants, les Serbes sont le moins disposés à suivre les décisions du négociateur, lord Carrington. La parole donnée n'est jamais respectée.

Pour punir les fauteurs de guerre, les hypothèses les plus variées ont été envisagées par les instances internationales: bombardements aériens de batteries rebelles, embargo et blocus des côtes, occupation du terrain suffisante pour soustraire les agglomérations aux tirs ravageurs de l'artillerie rivale etc. Cette dernière solution est la moins prise, eu égard aux forces importantes à engager - plus de 100.000 hommes disent certains militaires, et à l'incertitude qui entoure le résultat espéré.

Les aléas d'un terrain montagneux propice à la guérilla d'une part et les redoutables qualités guerrières des Serbes d'autre part, montrent d'emblée que l'aventure est risquée. Les grandes puissances se méfient d'un fatal engrenage, se souviennent des leçons du passé et inclinent à la prudence.

Les enseignements du passé

La première guerre mondiale naquit de l'attentat de Serajevo en juin 1914 et du rejet par le gouvernement de Belgrade de l'ultimatum autrichien. Ce fut la guerre. Les armées de l'empereur François Joseph pensaient ne faire qu'une bouchée de la petite armée Serbe. Grande fut leur déconvenue. Les Serbes, aidés des Monténégrins, résistèrent avec opiniâtreté. Belgrade ne tomba que le 9 octobre sous la poussée des austro-allemands du maréchal von Mackensen dans le nord et des Bulgares à l'Est. Acculé à la retraite ce qui restait des troupes du roi Pierre II Karadjordjevic se retira par l'Albanie. Arrivés sur l'Adriatique à la mi décembre, les unités décimées furent recueillies par la flotte alliée et conduites à l'île de Corfou.

La performance yougoslave au cours de la deuxième guerre mondiale est plus éloquente encore: Josip Broz, futur maréchal Tito résista à l'assaut de 20 divisions allemandes. Réfugié dans les montagnes, il ne fut jamais vaincu par la puissante wehrmacht... Il y a là de quoi faire réfléchir les experts d'aujourd'hui.

Sur le plan maritime, la perméabilité de l'embargo est également sujette à caution. A maintes reprises les commentateurs de presse ont fait allusion à l'opération des Dardanelles en 1915. Les livres d'histoire des nations alliées lui consacrent peu de place. Ce fut un échec complet pour les franco-britanniques. Il aboutit à la mise en pénitence de Winston Churchill pendant plusieurs décennies; il s'était fait l'avocat chaleureux de l'affaire qui avait mal tournée! Il fallut attendre 1939 pour que l'homme qui promettait des larmes montât sur le pavois et acquit la gloire. Du plus profond de la défaite, il avait mené ses compatriotes et les nations amies, vers la plus éclatante victoire.

L'opération des Dardanelles

En 1915, le front occidental s'est stabilisé en Belgique et en France. A l'Est, la Russie tsariste, alliée des franco-britanniques, mène une désastreuse guerre de mouvement. A Tannenberg et aux lacs Mazures, le maréchal von Hindenburg a défait l'armée du général Samsonov qui se suicide. La situation russe est d'autant plus difficile que les Turcs alliés des Allemands ont fermé les détroits des Dardanelles et du Bosphore à la navigation. Le gouvernement de St Petersburg ne peut donc ni exporter ses céréales pour obtenir des devises, ni recevoir le matériel de guerre dont il a tant besoin. Les ports septentrionaux de l'empire n'offrent que peu de possibilités de ravitaillement en hiver, d'autant plus que la flotte de von Tirpitz veille. Winston Churchill, alors premier lord de l'amirauté, remue ciel et terre pour que le gouvernement Asquith et ses amis français autorisent une action destinée à ouvrir les détroits et à pousser jusqu'à Constantinople.

Ce n'était pas là une mince affaire. La Turquie de Mustafa Kemal pacha s'est rangée du côté austro allemand et le roi Constantin de Grèce témoigne plus de sympathie à la Triplique qu'à l'entente cordiale franco-britannique.

L'enthousiasme de Churchill finit par l'emporter. Le 17 février 1915 est déclenchée l'opération dans le but de forcer les verrous de la péninsule de Gallipoli et d'accéder à la mer Noire. La flotte russe qui s'y trouve bloquée pourra ainsi joindre ses 8 cuirassés et 22 croiseurs à ceux de ses alliés.

La confiance initiale du premier lord de l'Amirauté était basée sur le fait que les franco-britanniques disposaient de la suprématie sur mer: 85 cuirassés contre 51 et 118 croiseurs contre 56.

Un amiral prudent

Le 17 février 1915 une escadre alliée aux ordres du vice-amiral Carden entreprend le pilonnage du côté sud de l'estuaire (Ganakkale). Le succès est complet. Les batteries ennemies sont réduites au silence grâce notamment aux Feux du «Queen Mary». Prudemment l'escadre s'engage dans les approches du détroit jusqu'au moment où trois navires sautent sur des mines. Les assaillants se rendent compte que la gorge du détroit est abondamment minée. L'amiral Carden immobilise ses bateaux le 17 mars et demande des renforts terrestres.

Il estime que rien ne se fera si les rives du détroit ne sont pas occupées; il ignore qu'à ce moment les turcs sont à bout de souffle et de munitions. Londres est mis au courant et Churchill obtient du ministre de la guerre, le maréchal Kitchener (de Fachoda) une aide substantielle. Le cabinet Viviani de Paris est également consulté. Le général Joffre n'est pas hostile mais il ne peut déléguer que peu de monde. La guerre sur le front occidental est grande mangeuse de divisions. Une seule pourra dans la suite être libérée. Le 25 avril 1915, le corps expéditionnaire commandé par le général Hamilton débarque après des tergiversations qu'il est permis d'appeler vaudevilles-ques: Hommes et armements ont été embarqués sur des navires différents!! Le personnel est à pied d'oeuvre quand son

équipement ne l'est pas. D'où nouvelle inaction. Un immobilisme mis à profit par les Turcs dont les positions connaissent une totale métamorphose.

Un délai de grâce mis à profit

Le délai de grâce a été mis à profit par les ottomans, judicieusement encadrés et ravitaillés par ces conseillers allemands parmi lesquels le remarquable général von Sanders. Cette fois il ne s'agit plus de maigres garnisons turques, mais d'une position défensive occupée en force et bien équipée.

Les troupes anglaises, australiennes et néo zélandaises du général Hamilton ont toutes les peines du monde à établir une tête de pont dans la péninsule de Gallipoli: 78.000 hommes ont été débarqués mais toutes les tentatives de percée demeurent sans résultat. L'ennemi veille et cloue les assaillants au sol. L'amiral Carden est remplacé par l'amiral de Roberth et le général Hamilton par le général Monro. Mais ils ne peuvent renverser la situation et la guerre sur le front turc risque de devenir une guerre de tranchées avec des milliers d'hommes enlisés dans la boue. Le War Office en accord avec les Français décident la retraite. Pour sauver l'honneur un corps expéditionnaire franco-britannique a réussi à prendre pied à Salonique en octobre 1915 avec l'accord du premier ministre grec Venizelos mais contre l'avis du Roi Constantin. Là aussi les positions se stabiliseront jusqu'au moment où la Grèce se décidera à rallier le camp des alliés en 1917.

Fin décembre 1915 début janvier 1916 le général Monro réussit d'une manière exemplaire le rembarquement des Dardanelles comme 24 ans plus tard le général Lord Gort réussira celui de Dunkerque. Mais l'aventure turque a été coûteuse en hommes. Au total 150.000 tués, blessés et disparus. Elle valut une longue pénitence à Winston Churchill.



GOEKINT
GRAPHICS

Tijdschriften
Boekwerk
Jaarverslagen
Reclame- en
Handelsdrukkerij

Industriepark
8400 Oostende
Tel. (059) 50 89 60
Fax (059) 50 89 63

Veertig jaar ten dienste van...

J.B. Dreesen



Aan het werk als Hoofdredacteur NEPTUNUS...

Enkele weken geleden nam ons aller Eddy Van Haverbeke, officieel Eerste-Meester Chef Van Haverbeke, afscheid van de diverse functies die hij gedurende vele jaren in de Zeemachtgemeenschap vervulde.

Op 31 december gaat hij met pensioen.

Weinig mensen, in onze Zeemacht, kunnen er op bogen dat zij hun militaire loopbaan en hun leven in de burgergemeenschap in een zodanige symbiose deden opgaan dat zij zich op een driedig vlak; militair, sociaal en cultureel, konden uitleven. Dit is het voorrecht geweest van Eddy.

Niets wees er op dat Eddy Van Haverbeke voorbestemd was voor de Marine. Noch zijn geboorteplaats, Gent, noch zijn studies wezen in die richting. Misschien was het een matrozenpakje dat hij ooit, op jeugdige leeftijd, droeg dat bij hem de drang naar de zee deed ontstaan?

In elk geval op 03-6-1952 stapte hij als kandidaat-onderofficier scheepsartillerist het Centrum voor Eerste Opleiding van de Zeemacht (dat toen nog CIP noemde) binnen.

Aan zijn eerste opleiding, kreeg hij een vorming als Dekonderofficier in de Nautische school en ging zich daarna specialiseren in de scheepsartillerie.

Na enkele inschepingsperiodes, «additional for training», zoals het in die tijd noemde, begon hij in 1956 zijn feitelijke zeeperiode aan boord van de Kamina. In de daarop volgende jaren vinden we hem terug aan boord van verschillende schepen van de Zeemacht. Op zijn palmares staan niet alleen de Kamina, maar ook praktisch al de Algerines en de MSO's.



1961 — Aan boord van de eeuwige mijnenveger.

In 1960 was hij aan boord van een Algerine, in onze voormalige kolonie, toen er daar iets te beleven was.

Als bemanning van een, over te brengen, MSO trok hij op zijn tijd naar de U.S.A. Kortom hij kende het afwisselende leven van een Zeemachtsonderofficier uit die tijd. Veel en regelmatig varen, met af en toe een ontschepping in het kader van een cursus voor promotie.

Zo bouwde hij zich een keurige maritieme loopbaan op als beroepsonderofficier.



Aan deze normale cyclus kwam in 1969 een einde toen hij ontscheepte om bij ZS1. IRP dienst te doen als Diensthoofd van wat, toendertijd zeer onwelluidend, «Werkplaats Oostende» werd genoemd.

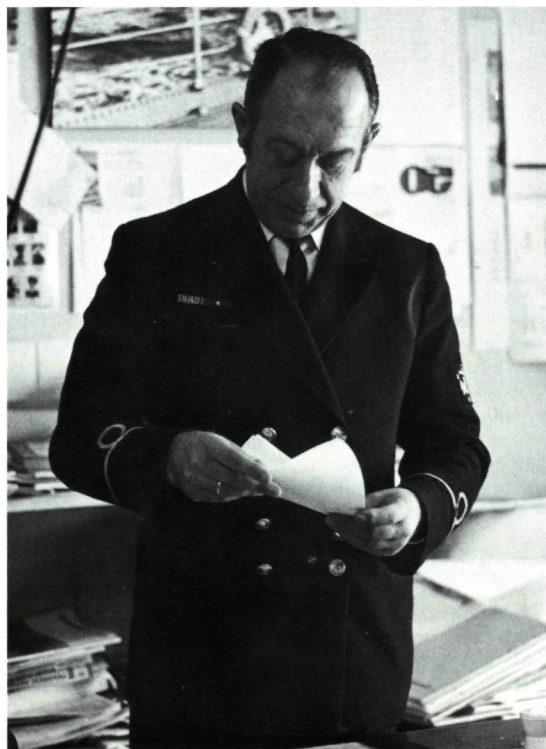
Bij deze eerste functie voegde zich alras een tweede, deze van hoofdredacteur van het Marinetijdschrift Neptunus en vermits het toch in diezelfde lijn lag werd hij, meegaande, redactiesecretaris van «Info-Marine», het personeelsblad van de Zeemacht. Meteen wist hij van wanten.

Daar de toen nog jonge Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht aan de vervanging van haar secretaris toe was bleek Eddy de meest geschikte kandidaat voor deze functie. Hij combineerde meteen daarbij het penningmeesterschap van de Vereniging.

Hiermee begon hij aan een tweede carrière die een uitgesproken sociaal karakter zou krijgen.

Gedurende 23 jaar was hij, als secretaris-penningmeester, de rechterhand van niet minder dan vijf voorzitters, namelijk, achtereenvolgens de Admiraals Lurquin, Van Dyck, Schlim, Pouillet en De Wilde.

In dit tijdsbestek behandelde hij met de uiterste zorg en discretie honderden dossiers. In zijn dubbelfunctie als penningmeester van de Vereniging zorgde hij ervoor dat de financiële beslissingen van de Raad van Beheer op de letter en tot op de penning werden nagekomen.



Een ander zeer belangrijk actieterrein lag bij het jaarlijks Galabal van de Zeemacht, de voornaamste bron van inkomsten van de Vereniging voor Hulpbetoon bij de Zeemacht.

Door zijn ongeëvenaard organisatietalent stond hij gedurende 23 jaar aan de basisorganisatie van dit hal. Dank zij de steun en het vertrouwen dat de opeenvolgende voorzitters hem schonken deed hij dit bal uitgroeien tot het mooiste en meest renderende bal van gans de kust.



Maar niet alleen in het militaire en het sociale liet hij zich gelden ook het culturele kreeg gedurende gans zijn loopbaan een deel van zijn aandacht en zijn energie.

Familiekunde, ofte Genealogie om het met een ander woord te zeggen, was voor Eddy, sedert zijn prilste jeugd, een zeer groot belangstellingspunt geweest.

Het is dan ook niet te verwonderen dat hij in het begin van de zestiger jaren aan de wieg stond van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde die in de loop van de voorbije 28 jaar uitgroeide tot de sterkste genealogische vereniging in ons land met ongeveer 4000 leden. Vanaf het eerste uur fungeerde hij als Secretaris-Generaal van deze vereniging, functie die hij nog steeds vervult.

Ongeveer terzelfdertijd stichtte hij de VVF-afdeling van Oostende waarvoor hij zich, sedertdien, als een zeer efficiënt voorzitter inzet. In 25 jaar bouwde hij, te Oostende, een merkwaardig Genealogisch Documentatiecentrum op dat een van de best voorziene en drukst bezochte is van het ganse land.

Binst deze Oostendse periode spande hij zich in om de lokale geschiedschrijving, die in Oostende altijd op een laag pitje stond, te promoten. Als redactiesecretaris lag hij aan de basis van een reeks «OSTENDIANA's» die met de regelmaat van een klok om de vijf jaar verschenen. Het zesde deel verschijnt begin 1993. In deze werken bundelde hij telkens een reeks hoogst interessante, nooit eerder gepubliceerde, bijdragen met betrekking tot de geschiedenis van Oostende.

Omdat hij hier en daar nog een gaatje vond werkte hij een tijdlang mee aan de in de zeventiger jaren verschenen «Maritieme Encyclopedie». Na het verschijnen van deze reeks nam hij, om de vrijgekomen tijd te vullen, het hoofdredacteurschap over van het genealogisch maandblad «Vlaamse Stam».



Een en al oor voor Hare Majesteit Koningin Fabiola.

Als beheerder van de Belgische Federatie van Genealogie en Heraldiek draagt hij al jarenlang, op nationaal vlak, zijn genealogisch en heraldisch steentje bij.

Niet alleen is hij de auteur van diverse maritieme, geschiedkundige en familiekundige bijdragen maar in 1983 schreef, en publiceerde, hij de geschiedenis van de Oostendse «Familie Valcke» en in 1988 volgde een werk dat «Mijn rode voorouders» als titel droeg.

Zijn belangstelling voor de Spaanse cultuur bracht hem ertoe in 1973 de Spaanse Vriendenkring «Cervantes» op te richten. Hiervan verzekert hij sedert al die tijd het zeer dynamisch vice-voorzitterschap. Vanwege zijn inzet voor deze vereniging en voor de Spaanse kolonie in de kuststreek, besliste de Spaanse regering hem te benoemen tot Vice-Consul bij het Honorair Vice-Consulaat van Spanje te Oostende.

Om het met een woord van bij ons te zeggen «Je moet het toch maar doen». Veertig jaar inzet op een driedig vlak.

En nu, dacht U, is het gedaan. Geen sprake van want Eddy heeft nog vele pijlen op zijn boog. Enkel het militaire valt weg, maar het sociale en het culturele blijft en wie weet wat er nog bij komt.

Aan mijn oude scheepsmaat en vriend wil ik van deze gelegenheid gebruik maken om dank te zeggen voor het vele mooie dat hij als, beroepsonderofficier, voor de militaire en burgergemeenschap heeft gedaan en nog zal doen. Eddy, ik ben blij dat ik gans die tijd tot je vriendenkring mocht behoren.

Behouden vaart en dit nog voor vele jaren. Si dios quire.



Galabal ZM'90 — Voorbereiding een der laatste bals.



Zeemachtpatrouille op de Rijn

2MR W. PIRET - ZS1/IRP

Op een grijze maandagochtend, 03 augustus 1992, bij een licht doorschemerende zon, de zeegang groter dan 3, een windkracht van 5 op de Beaufortschaal, heerst er een weinig opvallende drukte in het tweede tijdok van de Marinebasis te Zeebrugge. De bemanning is in de weer om het laatste proviand, zoals verse groenten, fruit, brood, vlees en zuivel in te schepen. Gezien de beperkte opbergruimten en het feit dat er aan boord geen diepvriesinstallatie voor handen is, dient dit alles zowel kwantitatief als kwalitatief te gebeuren, wat eigenlijk één van de belangrijkste verantwoordelijkheden van de Huishouding Zeeschepen is.

Van de Sluismeester van de Vandammesluis te Zeebrugge wordt vernomen dat er omstreeks 10u15' versassing kan plaatsvinden. Omstreeks 10u10' gooit de riviernelboot P902 LIBERATION haar trossen los. Traditiegetrouw zal de boeggolf van het Public Relationvaartuig van de Belgische Zeemacht weer menig kanaaloppervlak doen rimpelen. Bemanningsleden van andere Zeemachteenheden wuiven haar uit. Zij weten dat de P902 LIBERATION niet het ruime sop, maar wel de kanalen, rivieren en andere binnenwateren als aktiedomein kiest.

Haar taak behelst eigenlijk de mensen uit het binnenland er te doen aan herinneren dat er in België nog een Zeemacht bestaat.

Akkoord, sporadisch komt de Zeemacht, bij minder aangename situaties, in het nieuws: Een gezonken vissersboot, een omgeslagen Kanaalveerboot, een aanvaring voor de kust met waterbezoedeling tot gevolg, het doen naleven van het embargo en het mijnnenvrij maken van een bepaalde zone in de Arabisch-Perzische Golf, een helikopterinterventie aan de verre horizon voor een in paniek geraakte roekeloze surfer, en dergelijke meer.

Bij het opstomen doorheen de kanalen van Zeebrugge naar Brugge en vervolgens naar Gent werd, via het Zeekanaal Gent-Terneuzen, de Schelde bereikt. Vanuit de Metropool, Antwerpen, zorgde de Schelde-Rijnverbinding ervoor dat zij, middels het Hollands Diep en de Waal doormidden gekleefd te hebben, uiteindelijk op de Rijn kon belanden.

De P902 LIBERATION heeft zich kranig gehouden toen zij de haven van Köln-Niehl, haar vroegere thuisbasis der jaren '60, voorbij voer. Zij maakte er toen deel uit van de Belgische Rijnflottielje.



Vice-Admiraal J. DE WILDE, Stafchef van de Zeemacht, wil op deze wijze, voor het 3de opeenvolgend jaar, respons geven op de vraag van Luitenant-Generaal R. CAUCHIE, Opperbevelhebber van de Belgische Strijdkrachten in Duitsland (OBBSD). Deze laatste heeft namelijk de mogelijkheid geopperd om zijn personeel, uit zowat alle eenheden van de BSD, de gelegenheid te geven de oevers van de Rijn met alle pracht en praal ook eens vanop het water te laten aanschouwen. Zeker nu dat de spanning bij de achtergebleven families van VN-blauwhelmen te snijden is, wordt de gelegenheid te baat genomen om zeker deze mensen, en natuurlijk ook de overige Belgische militairen met hun kroost, in de mogelijkheid te stellen een dagje «anders» door te brengen; wat de onzekerheid en de angst niet wegneemt, doch hen laat aanvoelen dat de Zeemacht hen een morele steun biedt.

De riviernielboot P902 LIBERATION van de Belgische Zeemacht heeft dus als opdracht deze personen op een Rijnstrook van 154 Km tussen westhoven en Bingen met Bonn, Remagen, Koblenz, St. Goar en Bad Salzig als overstapplaatsen, als gasten aan boord te mogen begroeten. Eigenlijk dient het toegepast systeem als volgt verstaan te worden. De P902 LIBERATION maakt er een grote estafettevaart van, waarbij er op elke voorziene aanlegplaats een groep ontscheept en een andere inscheept om het rendement maximaal te benutten. Om veiligheidsredenen worden groepen van ± 20 personen aan boord toegelaten waarbij kinderen, jonger dan 14 jaar, een reddingsvest omgespjt krijgen, doch nog steeds onder het toezicht en de verantwoordelijkheid vallen van hun ouders of dito begeleiders.

De Sociale en Culturele Informatiedienst (ISC) van het 1ste Belgisch Legercorps (1(BE) Corps) te Weiden (Duitsland) zou, via de verscheidene Plaatscommando's, de nodige ruchtbaarheid voor dit initiatief aan de eenheden geven teneinde mogelijke kandidaten aan te monstren. Bij navraag aan de deelnemers werd wel ondervonden dat het personeel van de eenheden dit «toevallig» of «zeer laat» vernomen heeft, wat de bemanning klaarblijkelijk, op enige trajecten, gezien de geringe opkomst, opgevallen is.

De belangstelling voor de pracht van de Rijn was voor verscheidene van bijkomstig belang. Sommige genoten gul van het zilte nat dat onze ingescheepte barman van het 3de Genie hen aan schappelijke prijs aanbod. Anderen hadden er blijkbaar een zware of zwoele nacht opzitten en werden door het deinen van het schip in slaap gewiegd. Natuurlijk kan men niet iedereen over dezelfde kam scheren. Menigeen had een toeristisch Rijnplan mee en volgde systematisch het verloop van de Rijn met zijn wijngaarden, kastelen, ruïnes en industrie. Enkelen waren geïnteresseerd in het leven en de techniek aan boord van een varende eenheid, wat ook velen versteld heeft doen staan.

Het weder heeft ook aan verscheidene groepen parten gespeeld; niet waar, Generaal? Bij regen viel de belevens van de Rijntocht figuurlijk in het water, maar letterlijk zijn er daarbij niet veel écht nat geworden. De temperatuur is zelfs, gedurende enkele dagen, tot 34° C gestegen. Eén zaak moest steeds voor ogen gehouden worden: zodra Laura van achter de wolken te voorschijn kwam, had er een geleidelijke metamorfose plaats.

Diverse kledingstukken verminderden in aantal en omvang, wat wel leuk was om de, voor de bemanning als een monotoon van over-en-weer varen, beleefde routineklus, te doorbreken.

Gedurende de 3 weken ter beschikking van de OBBSD, hebben de P902 LIBERATION en zijn bemanning 4 onderhoudsdagen toegekregen vanwege de organisatoren van de dienst ISC/Planning van het 1(BE) Corps, wat zowel de bemanning als de vervoerde personen met verbijstering deed staan. Jawel, zelfs op zaterdag, zon- en feestdag werd er duchtig doorgestoomd. Buiten Köln bij dag gedurende de namiddag van de onderhoudsdag iedere vrijdag, en Koblenz bij nacht, verkeerde de bemanning in de onmogelijkheid om in de verschillende stopplaatsen iets te gaan verkennen. Kastelen, ruïnes en aanlegplaatsen konden enkel vanop het schip gadegeslaan worden.

Het verkeer op de Rijn is voor de roerganger een volkomen nieuwe ervaring geweest. Er wordt bijna altijd aan de buitenkant van de bocht gevaren. Door middel van een blauwe met witte rand omgeven vierkanten plaat met aanwezigheid van een wit knipperlicht, duiden de vaartuigen aan dat er aan stuurboord zal gekruist worden; dit om voldoende waterdiepte te hebben om doorgang te vinden en om confusies bij het kruisen met meerdere schepen te vermijden.

Het is bijna niet te omschrijven wat er allemaal op de Rijn vervoerd wordt. Duwpontons geladen met ertsen, kolen, graanprodukten, grind en autowrakken. Zelfs het indrukwekkend kindertheater «SALOME» van 100 m bij 50 m was van de partij. Andere schippers vervoeren hun lading in het eigen ruim of in de eigen tanks, want gas- en petroleumtanks dwingen ook duchtig hun plaatsje af op «Vadertje Rijn». Verder werden er ook stukgoederen zoals containers, nieuwe wagens, landbouwtractoren en militair materieel waargenomen. Uiteindelijk blijven er nog de overzetten de passagiersboten over. Wij moeten wel een hartelijk woord van dank uitspreken aan de Directie van de «Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt AG», maatschappij voor personenvervoer, omdat de P902 LIBERATION gedurende haar aanwezigheid op de Rijn gebruik heeft mogen maken van haar aanlegsteigers om de in- en ontscheeping vlot te laten verlopen. De verschillende pontons van de «KD» waren dus bestempeld als treffpunt voor onze opvarenden.

Gebruik makend van de natuurlijke doorgang van de Rijn, was het opvallend hoeveel treinverkeer er langs de beide oevers van deze grote transportader spoorde.

Een dikke proficiat mag toegewenst worden aan de buschauffeurs van de verscheidene eenheden, omdat zij er, mits eigen oriëntatiemiddelen, toch in geslaagd zijn om de weg tot de verscheidene KD-pontons in de vooraf bepaalde steden te vinden.

Bij de aanvang van haar terugkeer naar België dd. 01/09/92, mag er opgemerkt worden dat de P902 LIBERATION 2.645 Km afgelegd heeft voor deze opdracht op

de Rijn. Daarbij hebben 958 personen, met inbegrip van 255 kinderen onder de 14 jaar, aan deze excursieactiviteit deelgenomen. A rato van 74 afgelegde trajecten, komt men nu tot de vaststelling dat de gemiddelde bezetting 13 personen per traject bedroeg. Deze lage bezettingsfaktor is eigenlijk aan verschillende zaken te wijten: de vakantieperiode, vaardagen op weekenddagen die voor de meesten ongelegen vallen omdat velen naar België pendelen. Het feit dat de verspreiding van de mogelijkheid tot deelname ergens spaak gelopen is en waardoor de P902 LIBERATION, zonder «lading», naar het volgend trefpunt gevaren is, gezien er totaal niemand van het voorziene Plaatscommando zich aangemeld heeft.

Kortom, door deze opdracht heeft de Zeemacht laten blijken dat de collegialiteit tussen militairen van de verschillende Machten nog steeds bestaat en onderhouden dient te worden en dat zij, waar ook opgelegd, ingezet kan worden.

Na een routine-aanleggen van 04 tot 08 september 1992 te Geel is de P902 LIBERATION, na 6 weken afwezigheid, op 10 september 1992 haar thuisbasis, namelijk Zeebrugge, binnengevaren.

Opdracht volbracht en klaarmaken voor de volgende campagne!



NIEUW!!!
ZM pop Troll (12 cm)
Prijs: 250,- fr
Portkosten: 35,- fr

NOUVEAU!!!
Poupée FN «Troll» (12 cm)
Prix: 250,- FB
Frais d'envoi: 35,- FB

Commando instructie van de Zeemacht Historiek

COMINAV is gevestigd in de Marinekazerne Luitenant-ter-Zee Victor Billet die de naam draagt van de eerste vrijwilliger voor de Belgische Sectie bij de «Royal Navy» tijdens de Tweede Wereldoorlog. Hij sneuvelde in 1942 bij een raid op de Noordfranse havenstad Dieppe.

De eerste vermeldingen van het domein gaan terug tot de 13de eeuw met de stichting van de leproserie Maria Magdalena. Deze verwierf door schenking het grootste gedeelte van de gronden waarop de huidige zeemachtkazerne gevestigd is.

Tijdens de Franse Revolutie werden deze bezittingen onteigend en vervolgens beheerd door de Brugse commissie der burgerlijke godshuizen (de latere openbare onderstand en het huidige OCMW). Bij keizerlijk decreet van Napoleon diende elke garnizoensstad vanaf 1810 een oefenterrein voor de troepen ter beschikking te stellen. In 1827 pachtte de stad Brugge een oefenplan aan de Maalsesteenweg voor de troepen die gekazerneerd waren aan de Kazernevest. Dit huurcontract werd stilzwijgend verlengd tot de uiteindelijke aankoop van deze percelen in 1967 door het Ministerie van Landsverdediging.

Vóór 1914 maakte naast het leger ook de burgerwacht gebruik van het oefenplein, waarvan na 1918 ook concessies verleend werden aan niet-militaire groeperingen zoals de zweefvliegvereniging «Brugeois d'Aviation». De installaties werden uitgebreid met grote opslagplaatsen waar in 1938 en '39 honderden gemobiliseerden hun uitrusting kwamen ophalen. Verder lagen er ook plannen klaar voor

de aanleg van een vliegveld op het nabijgelegen Maleveld, waarbij men gebruik zou kunnen maken van de bestaande infrastructuur op het oefenplein. Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog verhinderde de uitvoeringen van dit project.

Tijdens de bezetting werd het depot door de Duitse Wehrmacht uitgebouwd tot een krijgsgevangenenkamp om de pechvogels van het Engelse expeditieleger te herbergen die in Duinkerken «de boot gemist» hadden.

De bedoeling was ook dat zij later het gezelschap zouden krijgen van een tweede generatie Tommy's die bij de geplande Duitse invasie in Engeland krijgsgevangen gemaakt gingen worden. De landing kwam er en slaagde, maar in Normandië en in de tegenovergestelde richting.

Bij de bevrijding en de daaropvolgende repressie werden de van collaboratie verdachte Belgen in dit Interneringskamp opgesloten. Mits inderhaast uitgevoerde moderniseringswerken werd de gevangenis capaciteit opgevoerd tot ruim 800 gedetineerden.

In het begin van de jaren vijftig werd het strafkamp opgedoekt en overgedragen aan de Belgische Marine. Op 10 september 1952 werd het kamp van Sint-Kruis onder de benaming Marinekazerne Luitenant-ter-zee Victor Billet door de Belgische Zeemacht officieel als opleidingscentrum in gebruik genomen. De kazerne werd vervolgens jaar na jaar verder uitgebouwd tot het huidige functionele gebouwencomplex, met de uitgebreide infrastructuur die voor een moderne militaire marine-opleiding noodzakelijk is.

Commandement instruction de la Force Navale — Historique

Le COMINAV est installé dans le quartier «Lieutenant de Vaisseau Victor Billet», baptisée du nom du premier volontaire de la Section Belge de la «Royal Navy» pendant la deuxième guerre mondiale. Il tomba en 1942, lors d'un raid sur Dieppe, la ville portuaire du nord de la France. Les premières mentions du domaine remontent au 13ème siècle et font état de la fondation de la léproserie Marie-Madeleine. Celle-ci acquit en donation la plus grande partie des terres sur lesquelles est bâtie l'actuelle caserne de la Force Navale.

Ces biens furent expropriés pendant la Révolution française et gérés par la suite par la commission brugeoise des Maisons de Dieu bourgeoises (qui allait devenir l'assistance publique pour aboutir aux CPAS actuels). Un décret Impérial de Napoléon ordonna que chaque ville de garnison mette un terrain d'exercice à la disposition des troupes, à partir de 1810. En 1827, la ville de Bruges prit à ferme une plaine de manoeuvres à la Maalsesteenweg, pour les troupes casernées au Kazernevest (Rempart de la caserne). Ce bail fut renouvelé tacitement jusqu'au moment où ces parcelles furent finalement achetées par le Ministère de la Défense Nationale, en 1967.

Avant 1914, outre l'armée, la garde civique utilisait également la plaine de manoeuvres, dont, à partir de 1918, des concessions furent accordées à des organisations non-militaires, comme l'association de planeurs «Brugeois d'Aviation». Les installations furent agrandies et se virent adjoindre de grands dépôts où des centaines de mobilisés vinrent chercher leur équipement en 1938 et 1939.

Des plans prévoyaient également la création d'un aéroport sur le tout proche Maleveld, qui permettrait d'utiliser l'infrastructure existante du terrain d'exercice. Le déclenchement de la deuxième guerre mondiale empêcha la réalisation de ce projet.

Pendant l'occupation, le dépôt fut transformé en camp de prisonniers par la Wehrmacht allemande, pour abriter les malchanceux du corps expéditionnaire qui avaient «raté le bateau» à Dunkerque.

L'objectif poursuivi pour les Allemands était de leur adjoindre une deuxième génération de Tommies, fait prisonniers ceux-là lors de l'invasion allemande de l'Angleterre, qui aurait dû avoir lieu par la suite. Il y eut bien un débarquement, réussit qui plus est, mais en Normandie et dans l'autre sens.

Lors de la libération et de la répression qui s'ensuivit, les Belges soupçonnés d'avoir collaboré furent enfermés dans ce camp d'internement. Des travaux de modernisation effectués à la hâte permirent de porter la capacité de la prison à plus de 800 détenus.

Au début des années cinquante le pénitencier fut fermé et cédé à la marine belge. Le 10 septembre 1952, le camp de Ste-Croix-lez-Bruges fut inauguré sous le nom de Quartier Lieutenant de Vaisseau Victor Billet par la Force Navale belge et devint alors officiellement un centre de formation. Par la suite, la caserne fut agrandie chaque année jusqu'à devenir l'actuel complexe de bâtiments fonctionnels nécessaires à une formation de marine militaire moderne.

Passagierstrafiek RMT in de lift

Henri ROGIE

Uit het opdoeken op 1 januari 1992 van de passagierstrafiek op de lijn Zeebrugge-Dover van P & O Ferries, heeft RMT beslist profijt gehaald. Ze slaagde er inderdaad in een belangrijk deel van deze trafiek te recupereren en aldus een groeivoet van liefst 24% af te drukken voor haar toeristisch verkeer tijdens het eerste halfjaar 1992.

RMT had gehoopt zowat de helft van het passagiersverkeer van de opgedoekte Zeebrugge-Doverlijn te kunnen recupereren. Op jaarbasis was dit nagenoeg 400.000 passagiers, hetzij 200.000 per semester. Te oordelen naar de thans behaalde resultaten werd dat streefcijfer evenwel niet gehaald.

Inderdaad, de 1ste halfjaarlijkse balans 1992 wijst op een aangroei van slechts 171.367 passagiers in globo. Een groot deel van de opgedoekte P&O-trafiek verhuisde naar de Kanaaldiensten van Calais, en ook de lijn Zeebrugge-Felixstowe haalde hieruit ruimschoots baat. Dit neemt echter niet weg dat RMT toch een merkwaardig groeiritme boekte van liefst 24% voor dit eerste semester.

«Prins Filip» niet ter sprake

Stippen we hierbij aan dat de ingebruikneming van de superferry «Prins Filip» deze cijfers niet beïnvloeden. Het jumboschip werd immers pas op 15 mei op de Oostende-Doverlijn ingeschakeld zodat men het einde van de zomerperiode zal moeten afwachten vooraleer hieromtrent een eerste evaluatie te kunnen maken.

Een eerste indicatie kan ons evenwel op het spoor brengen. Het groeiritme van de passagierstrafiek voor de eerste 5 maanden 1992 beliep dus 24%. Volgens voorlopige gegevens voor de periode januari t.e.m. juli zou dit ritme 24% gebleven zijn.

Hierop steunend zou dus blijken dat het inschakelen van de «Prins Filip» tot nu toe weinig invloed gehad heeft op de gunstige evolutie van het RMT-passagiersverkeer.

Veeleer moet de nadruk gelegd worden op de intense promotie-actie gevoerd door RMT in Duitsland en Nederland. Ook de georganiseerde toeristische zeetrips naar steden van Zuid-Engeland hadden een positieve weerslag.

En, zoals eerder gezegd, was vooral het wegvallen van de passagierstrafiek op de Zeebrugge-Doverlijn doorslaggevend voor de «boom» die RMT nu meemaakt.

Op te merken valt dat deze «boom» slechts op de ferrytrafiek afgetekend was. Die is immers met zowat 178.000 passagiers of 31% winstgevend. Daartegenover leed het jetfoilverkeer een verlies van ongeveer 6.300 passagiers of 4%. Specifiëren we nog dat deze cijfers gehaald worden met een aantal overtochten dat voor de jetfoils praktisch ongewijzigd bleef, terwijl dat van de ferries met zo'n 3% regresseerden. Voor de exacte cijfers verwijzen we nu naar tabel 1:

Tabel 1		
Passagiers 1-6/1992	Aantal	Evolutie 1992/91
Ferries	744.645	+ 31%
Jetfoils	138.171	- 4%
Totaal	882.816	+ 24%

Ook de evolutie van de toeristische voertuigentrafiek wijst op de winst die RMT haalt uit het verdwijnen van het passagiersverkeer op de Zeebrugge-Doverlijn. De meerwaarde beloopt hier 34% t.o.v. het gelijkaardig semester van 1991.

Merken we evenwel op dat deze uitzonderlijke groeivoet aan het slinken is. Inderdaad, voor de maand januari beliep het liefst 64%, voor het eerste trimester '92 nog maar 43%, en nu na afloop van het eerste halfjaar slechts 34. Meer details in tabel II hieronder:

Tabel II		
Toer. voert.	Aantal	Evolutie 1992/91
1-6/1991	88.983	—
1-6/1992	119.114	+ 34%

De huidige trend is evenwel gunstiger dan in 1991, toen RMT een globaal verlies had geleden van 11%. Voor het eerste semester 1992 beloopt de achteruitgang slechts 2% zoals blijkt uit tabel III hieronder. Ook op deze cijfers kan het inschakelen van de «Prins Filip» nog maar weinig invloed hebben. Dit zou in de toekomst wél het geval moeten zijn daar het veerschip speciaal ontworpen werd voor het vervoeren van grotere hoeveelheden ro/ro-ladingen.

Tabel III		
Ro/ro-vrachttref.	Aantal vrachtwagens	Evolutie
1-6/1991	44.818	— 1
1-6/1992	43.719	— 2%

Ro/ro-trafiek regresseert

De toeristische trafiek van RMT evolueert momenteel dus vrij gunstig. Daartegenover blijft het commerciële ro/ro-verkeer regresseren, wat gedeeltelijk te wijten is aan de minder gunstige economische conjunctuur in Groot-Brittannië en aan een herschikking van de goederenstromen in West- en Oost-Europa.

Om te concluderen is het duidelijk dat de balans van de eerste 9 maanden moet afgewacht worden om de impact van de «Prins Filip» te kunnen evalueren zowel op toeristische als op de commerciële trafiek. Intussen blijft RMT genieten van het opdoeken van de Zeebrugge-Doverlijn en dit is beslist voor haar een hele goede zaak.



V.Z.W. VLAAMSE MARITIEME RUIVERENIGING.
V.M.R.

FLEMISH ASSOCIATION FOR MARITIME
EXCHANGE. F.A.M.E.

Maandelijkse Ruilbeurs in Miniaturstad aan de
Scheldekaai "Hangar 15"
tegenover de Cockerillkaai.

Al wat Maritiem is kan onze leden interesse
brengen of helpen. En ook onze vereniging
versterken met verschillende verzamelaars van
welke aard ook. (Maritiem verantwoord).

Voorzitter: Van Ginderen Leo Adres: Korte Dijkstraat 3
2060 Antwerpen tel: 03/23145.13

Secretaris: Paessens John Adres: Evert Larockstraat 1/2/13
2020 Antwerpen 2 tel: 03/216.31.80 na 1800 uur.

Afdeling «Zeerecht en Economie»

W.E. Bosteels

Op uitnodiging van de Koninklijke Marine Akademie van België, Afdeling «Zeerecht & Economie», hield Kapitein ter lange Omvaart M. van Clemen, Voorzitter van de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel te Antwerpen, op 28 oktober II. in de Aula van de Kredietbank, een lezing over ontstaan, taken en geschiedenis van deze Commissie.

Op 19 oogst 1802 werden voor het eerst drie «Officiers-Visiteurs» benoemd door de Rechtbank van Koophandel, in uitvoering van een Wet van 8-13 oogst 1992.

Aanvankelijk bestond hun taak in het onderzoek van zeeschepen en hun lading bij aankomst en vertrek, een taak die bij de Wet van 1925 werd overgenomen door de Zeevaartsinspectie, en het verstrekken van advies aan de Rechtbank «over de omstandigheden, de oorzaken en de omvang van de schade» bij aanvaringen, strandingen, ladingsschade, brand, ontploffing, stranding, zinken, milieuschade, naar gelang de behoefte ontstond, zoals ook toezicht op het zeevervoer van emigranten en de keuring van zeeschepen voor wie nieuwbouw credieten bij de Regering werden aangevraagd.

Vandaag heeft de Commissie bovendien een uitgebreide kennis en ervaring opgedaan in het toezicht op de naleving van de wettelijke voorschriften in zake verpakking, voorzien van opschriften («labeling»), stuwing (inzonderheid binnen de laadkisten), samenlading, segregatie of verbod van lading van gevaarlijke stoffen.

De Nautische Commissie bestaat thans uit meerdere Kapiteins ter lange Omvaart, met ten minste vijf jaren ervaring als gezagvoerder. Zij verzaken aan iedere privé praktijk en aanvaarden uitsluitend een aanstelling door de Rechtbank of door het akkoord van alle betrokken partijen.

De Commissie beschikt over eigen lokalen, een uitgebreide documentatie en een ervaren secretariaat. Bij hun aanstelling begeben de leden zich onmiddellijk ter plaatse en verhoren onmiddellijk de getuigen.

Door haar prompt optreden en niet het minst door de onafhankelijkheid en de vakkennis van haar leden heeft de Nautische Commissie zich in België en in het Buitenland een verdiende reputatie opgebouwd van perfecte integriteit, zoals door de inleidende Afdelingsvoorzitter werd beklemtoond.

Een indrukwekkende serie diapositieven van grote scheepsrampen in belgische wateren bewees ten overvloede het groot vertrouwen van de Rechtbanken en de partijen in deze Commissie.

Talrijke personaliteiten uit gerechtelijke en diplomatieke kringen, maritieme advocaten en verzekeraars woonden deze lezing bij met de grootste aandacht.

Avez-vous déjà la
«Cravate force navale» ?

Het U reeds een
«Zeemachtsdas» ?

NIEUW

Hier zijn ze terug!

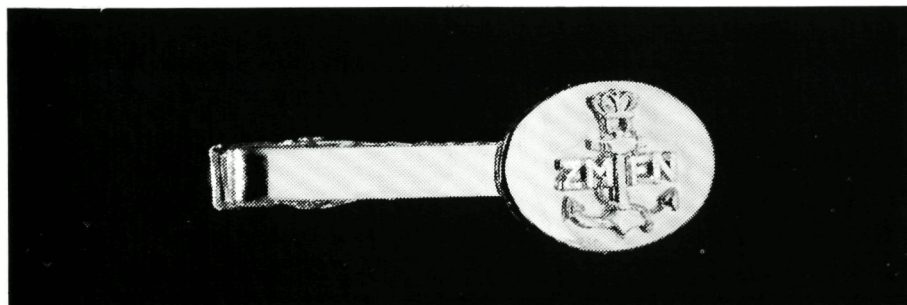
Dasspeld aan 250 fr + 50 fr portkosten

Manchetteknopen aan 400 fr + 50 fr portkosten

NOUVEAU

Epingle à cravate: 250 fr + 50 fr frais d'envoi

Boutons de manchette: 400 fr. + 50 fr frais d'envoi



Onherstelbaar verlies voor kuststreek: Oostendse Zeevaartschool opgedoekt

Henri ROGIE

Met ingang van het academiejaar 1992-93 sluit de Oostendse afdeling van de Hogere Zeevaartschool (H.Z.S.) haar deuren.

De pogingen van de stedelijke mandatarissen om deze maritieme instelling in de oude Vlaamse kapersstad te behouden zijn dus niet geslaagd. Dat het opdoeken van de Oostendse Zeevaartschool de recrutering van toekomstige marineofficieren niet zal bevorderen hoeft zeker geen betoog.

Inderdaad, sinds de laatste vijf jaar stelt men een daling vast van het aantal studenten in de Antwerpse en Oostendse afdelingen van de H.Z.S. Voor het academiejaar 1985/86 telde men nog 116 eerstejaarsstudenten. Voor 1987/88 was dit aantal tot 63 geslonken. In 1991 kwam er een lichte relance ondanks het wegblijven van niet-Belgische studenten.

Revalorisatie zeevaartonderwijs weinig doeltreffend

Tot en met het academiejaar 1991-92 was de opleiding van officieren ter lange omvaart gespreid over de Oostendse en Antwerpse afdelingen van de H.Z.S. Omwille van het historisch verleden en de toeristische aantrekkingskracht van oostende was het eerste kandidatuurjaar van de toekomstige marineofficieren in deze stad ondergebracht na de hervorming van 's lands maritiem onderwijs met de wet van 15 juli 1985. Voordien had de Oostendse zeevaartschool de opleiding van officieren ter kustvaart verzekerd.

Voornoemde wet beoogde de herwaardering van het zeemansberoep en de revalorisatie van het hogere zeevaartonderwijs door het op universitair niveau te brengen. Ruim 25 jaar besprekingen waren er nodig geweest tussen de departementen van Onderwijs en Verkeerswezen om tot dit resultaat te komen. Eindelijk gingen de afgestudeerden van onze H.Z.S. een licentiaatstitel in de nautische wetenschappen kunnen verwerven na hun stageperiode op zee.

Deze hervorming van ons maritiem onderwijs bracht helaas niet het verhoopte resultaat. In de periode van 1985 verkeerden de Belgische reders in zware financiële moeilijkheden daar ze hun schepen moesten bemannen met via de pool aangeworven personeel dat vergoed werd volgens de in België geldende lonen en sociale voordelen. Onder de jonge officieren ontstond een klimaat van vertwijfeling en onzekerheid. Bij deze jongeren rees dan ook de vraag: bieden de maritieme carrières nog enige toekomst?

Daarbij kwam nog dat de studies aan de H.Z.S. op vier jaar werden gebracht en het leerplan gevoelig verzwaard werd. Van de studenten was dan ook geen langere en hardere inspanning gevergd. Ook diende in acht genomen dat de licentie in nautische wetenschappen pas toegekend werd na het bekomen van het brevet van kapitein ter lange omvaart, dit is op de leeftijd van 29/30 jaar en zowat 7/8 jaar vaartijd.

Tenslotte was de vooropgestelde herklassering van de licentiaat-kapitein ter lange omvaart in de industriële sector niet zo evident. Veeleer gaat de industrie beroep doen op kersverse licentiaten in haven- en maritieme wetenschappen dan een duur te bezoldigen kapitein met licentiaatstitel in dienst te nemen. Kortom was de wet van 15 juli 1985 niet efficiënt genoeg opgevat en miste ze dan ook haar volle uitwerking.

Onherstelbaar verlies voor de kuststreek

De recrutering van toekomstige marineofficieren bleef derhalve een probleem en thans ziet de toestand er niet rooskleuriger uit zoals blijkt uit het recente verslag van de Belgische Redersbond. Vreemde officieren moeten het tekort aanvullen en komen nu zelfs van buiten de grenzen van de EG.

Nochtans is er beslist nog toekomst voor Belgische marineofficieren. Het feit dat onze reders omwille van betere exploitatievoorwaarden hun toevlucht zochten tot door zustermaatschappijen beheerde schepen die onder vreemde vlag varen, belet hoegenaamd niet dat er voor Belgische officieren voldoende plaatsen openstaan. Maar daarvoor moet het promoten van de koopvaardijcarrières doeltreffend opgevat en gevoerd worden.

Het is dan ook niet met het opdoeken van de Oostendse afdeling van onze Hogere Zeevaartschool dat dit doel zal bereikt worden. Op 1 oktober 1992 gaan de deuren dicht en kunnen de studenten van de 1ste kandidatuur enkel nog naar Antwerpen trekken. Dit besliste de Vlaamse regering op 31 juli jongstleden op voorstel van de minister van Onderwijs. Die oordeelde dat het pedagogisch (sic) en economisch verantwoord was alle activiteiten in de H.Z.S. van de Scheldestad te concentreren.

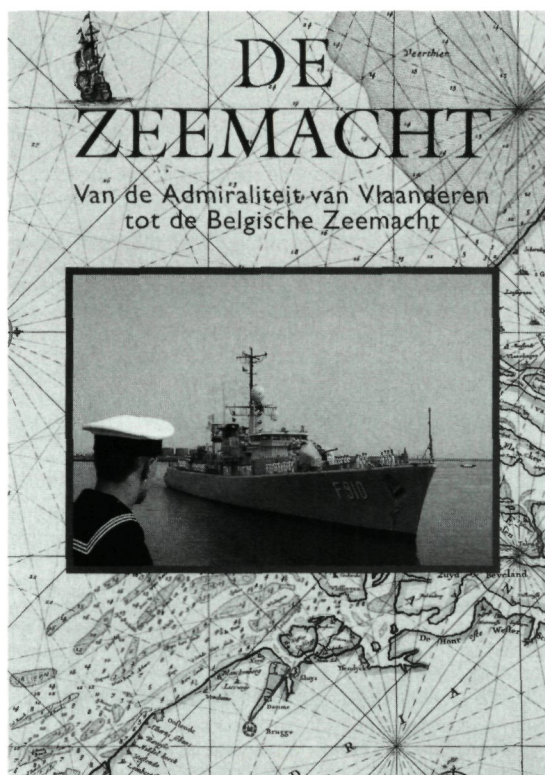
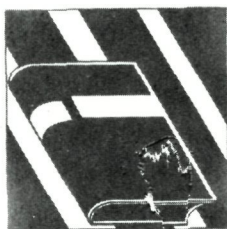
Voor het academiejaar 1991-92 waren 82 studenten ingeschreven in de Oostendse dekafdeling van de H.Z.S. Ten opzichte van 1989/90 was dit een toename met liefst 70%. Onder hen telde men 10 meisjes en 5 vreemdelingen, met

name 2 Zaïrezen, 1 Italiaan en 1 Marokkaan. Per 1 oktober 1992 valt deze afdeling dus weg en sluit de Oostendse Zeevaartschool voorgoed haar deuren.

Aan een lang epos gestart in 1931 komt hiermee een einde. Dat in het secundair en hoger onderwijs bespaard moet worden zal niemand loochenen. Maar dat in deze optiek enkel ons hoger zeevaartonderwijs een zware klap moet krijgen is totaal onverantwoord. De loopbaan van zeeoffi-

cier zal met het opdoeken van de Oostendse zeevaartschool veel minder aantrekkelijk uitvallen op de jongeren uit de kuststreek en het onmiddellijk achterland.

Daarom ook zal deze ministeriële maatregel de recrutering van marineofficieren niet bevorderen, wat het noodzakelijke ondersteuningsbeleid t.o.v. onze koopvaardijvloot beslist niet ten goede zal komen.



Het boek verschijnt bij Uitgeverij LANNOO te B-8700-TIELT (tel. 051/42 42 72). Men kan het via NEPTUNUS (Postbus 17, 8400 Oostende, of door storting op rekening 473-6090311-30 bestellen tegen de prijs van 1.980 BEF. De luxe-uitgave, gebonden in vollinnen band met stofwikkkel, telt 272 bladzijden in het formaat 290 x 250 mm.



Belgische zeevisserijvloot naar langzame dood?

Henri Rogie

De toekomstperspectieven van de Belgische zeevisserijvloot zien er beslist niet rooskleurig uit. Onder druk van het EG-visserijbeleid inzake vangstquota vermindert de rendabiliteit van de vloot gestadig aan. Daarbij komen nog de opgelegde beperkingsmaatregelen qua tonnenmaat en motorvermogen die ongetwijfeld zullen leiden tot een drastische afslanking van het vlootbestand.

Voor het ogenblik is de numerieke toestand van de Belgische zeevisserijvloot de volgende. In 's lands vissershavens zijn 194 bemande vaartuigen geregistreerd. Dit is ongeveer een tiental minder dan vorig jaar. Deze eenheden vertegenwoordigen een globale tonnenmaat van 26.545 brutoton en een vermogen van 105.123 pk. Per schip is dit een gemiddeld van respectievelijk 137 BT en 542 pk.

Qua vlootbeleid is het thans van overheidswege verboden nieuwe vaartuigen te bouwen. Alleen aan vervangingsbouw mag er nog gedaan worden en dan nog onder bepaalde voorwaarden.

Zo bv. moet hierbij ingeleverd worden op tonnenmaat en motorvermogen ten opzichte van het te vervangen schip. Ook het bekomen van een visvergunning gaat niet meer van een leien dak. Beëindigingspremies werden gevoelig verhoogd, die samen met de vorige maatregelen een vlugge afslanking van de vloot moeten bewerkstelligen.

Drastische afslanking

Al deze maatregelen zijn uitgevaardigd door de Europese commissie die de capaciteit van de visserijvloeten wil aanpassen aan de verminderde vangsthoeveelheden. Iedere lidstaat krijgt daarbij ook bepaalde vangstquota toegewezen per vissoort en per visserijgrond. België heeft zich aan die richtlijnen altijd stipt gehouden, wat niet steeds het geval was bij andere lidstaten. Dat de rendabiliteit van 's lands vloot hierdoor gevoelig verlaagd werd hoeft geen betoog.

Zo bijvoorbeeld vermeldt de halfjaarlijkse balans 1992 een globale vangsthoeveelheid van 12.137 ton voor een brutowaarde van 1.254.788 BEF. Ten opzichte van hetzelfde semester van vorig jaar is dit een regressie met respectievelijk 12% en 8%. Ook het rendement per vissersvaartuig daalde ongeveer in dezelfde proportie. Deze neerwaartse trend is trouwens al verschillende jaren duidelijk merkbaar.

Als klap op de vuurpijl heeft de EG nu een beschikking getroffen waardoor België tegen eind 1992 slechts een vlootcapaciteit mag hebben van 20.913 BT en 92.285 pk. Dit betekent dat 's lands vloot in amper 6 maand tijd drastisch moet afgeslankt worden, wat niet zonder problemen zal verlopen en beslist tot dramatische situaties zal leiden.

Langzame dood

Oordeel zelf. Een eenvoudige rekenoperatie leert ons dat volgens deze richtlijnen België een teveel heeft van 12.838 pk en 5.632 BT. Dit betekent een overlast van respectievelijk 25 en 40 vaartuigen. Volgt men het motorvermogen dan dient de vloot tot 169 eenheden afgeslankt te worden. Volgt men de tonnenmaat, dan dient ze herleid te worden tot 154 eenheden.

«Iedereen weet dat deze cijfers nooit kunnen bereikt worden, tenzij de overheid beslist en aanduidt welke vaartuigen moeten verdwijnen», verklaart Jef Deroose, voorzitter van de Belgische Rederscentrale. Zo bijvoorbeeld kan beslist worden alle vaartuigen ouder dan 25 jaar uit de vaart te halen. Dan heeft België praktisch gezien de normen bereikt opgelegd door de EG. Maar dan verdwijnen liefst 72 eenheden en telt 's lands vloot slechts 122 vaartuigen.

De Rederscentrale meent dat een vloot van zo'n 120 eenheden niet leefbaar is. De nog bestaande scheepswerven en herstellingsbedrijven gespecialiseerd in vissersvaartuigen zullen in moeilijkheden verkeren en het restant van de vloot zal noodgedwongen op het buitenland aangewezen zijn voor noodzakelijke bestellingen en logistieke steun.

Zo de EG-richtlijnen worden toegepast, gaat de Belgische zeevisserijvloot een langzame dood tegemoet, meent de Rederscentrale. De doodstrijd kan best 10 jaar duren, zegt haar voorzitter, die trouwens bepaald pessimistisch is qua toekomstperspectieven voor reders en vissers.

Dit zijn inderdaad heel sombere bedenkingen omtrent de toekomst van 's lands visserijvloot. Op economisch vlak is dit beslist geen verheugende vaststelling wanneer men weet dat de zeevisserij, samen met het toerisme, bedrijfssectoren zijn die voor de hele kuststreek uitermate belangrijk en arbeidsintensief zijn.



Hét verslag van de ramp

HERALD OF FREE ENTERPRISE

Het boek 'Herald of Free Enterprise' is het eerste deel in de maritieme reeks 'Kroniek van de Noordzeekust'. vrijdag 5 maart 1992 was het vijf jaar geleden dat de Kanaalveerboot 'Herald of Free Enterprise' voor de Haven van Zeebrugge kapseide.

De uitgave van dit standaardwerk heeft een dubbele functie. Allereerst is het boek opgevat als een zoeklicht naar de mens achter de ramp. Daaraan vastgeknoopt, blijken uiteraard ook de onmenselijke pijn en het leed dat door de ramp werden veroorzaakt. Erik F. Baeyens heeft aldus doorheen dit werk over en met de mensen gesproken en werd getroffen door het menselijk aspect van redders, slachtoffers en hun familie.



Herald of Free Enterprise: hét verslag van de ramp / Erik F. Baeyens. - Hulst: Van Geyt Productions. - Ill.
ISBN 90-5327-031-0 geb.
Trefw.: Herald of Free Enterprise (veerboot) / scheepsrampen.

Ten tweede is het boek uiteraard ook een weerspiegeling van een samenhangend geheel van feiten. Merken we daarbij wel op dat dit gebeurt volgens de regels van de objectieve verslaggeving en dat de auteur geenszins toegeeft aan veronderstellingen en vooroordelen. Het lag niet in zijn bedoeling om de grootte van deze ramp te meten aan het aantal slachtoffers, zoals zo vaak gebeurt. Hij heeft b.v. ook oog voor het milieu-aspect. Het boek gaat achtereenvolgens peilen naar de oorzaak van de kapseizing. Daarnaast gaat de auteur nauwgezet in op de grootscheepse redding en alle diensten die hierbij betrokken waren (staatsreddingsdienst, Blankenbergse Zeereddingsdienst, KZHMRS, Zeemacht, het 40ste smaldeel heliflight Koksijde, sleepboten, enz.). Het rampenplan wordt belicht alsook de marinebasis, het vervoer van gevaarlijke stoffen en de berging van het schip, het werk van de onderzoeksraad met de rechtbankverslagen en de processen in de rechtbank Londen (aangaande de opvarenden) en de processen in de rechtbank van Brugge (aangaande de verboden vracht).

Gedurende vijf jaar na de ramp kon de auteur zich intens documenteren. Daarnaast dient gezegd dat zijn jarenlange ervaring in de zeevaart - het feit dat hij ook de Hogere Zeevaartschool en de RUG (haven en maritieme wetenschappen) doorliep - en tenslotte zijn enorme belevingsrijke kennis op maritiem-historisch vlak ervoor zorgen dat deze eerste uitgave in de reeks van merkwaardige gebeurtenissen ernstig werd aangepakt.

INFO RESERVE

La DIV-N.C.S.O., une histoire déjà longue!

Saint Bernard du Spuikom

C'est en 1975, que l'Etat-Major de la Force Navale décida, en collaboration avec les autres marines alliées, de créer une division de réserve dénommée NAVAL CONTROL of SHIPPING ORGANIZATION, pour assurer, en cas de crise ou de conflit:

- La supervision des mouvements des flottes marchandes nationale et alliées, dans l'accomplissement de leur tâches,
- le routage de toutes ces unités vers leur port de destination,
- l'organisation de convois éventuels, et
- la coordination et la liaison entre les autorités maritimes civiles et militaires pour optimiser l'usage des infrastructures portuaires disponibles.

Basée à l'origine à Kallo, puis plus tard à Zeebrugge, cette première division de réserve au sein de la Force Navale dépend hiérarchiquement du Commandement des opérations Navales - COMOPNAV, et fait partie intégrante de l'Organisation du Contrôle Naval de l'OTAN.

Mise sur pied par le très actif et regretté FKP (R) Ch. Van Avermaet, un Ancien de la Royal Navy. Section Belge qui en fut le Comd-Div de 1975 à 1979, cette unité fut successivement commandée par le FKP (R) B. Strumane de 1979 à 1985; par le CPF (R) Y. Quintelier de 1985 à 1990 et depuis cette date jusqu'en octobre 1992, par le FKP(R) J. De Rudder.

Le 16 octobre dernier eut lieu à NAVCOMZEB l'investiture de son successeur, le CPC(R) Georges VAN OVERMEIRE. Cette prise d'armes, qui était placée sous le commandement du KTZ (SBH) M. VERHULST (Comopsnav), s'est déroulée en présence d'un peloton d'O.R. et d'un parterre d'autorités civiles et militaires de haut niveau.

Au cours de son allocution, le FKP (R) J. De Rudder fit un bilan très positif des multiples objectifs réalisés au cours de son mandat; rappelant e.a. les nombreux rappels organisés dans le cadre du 'training' permanent des O.R.-NCS, mais aussi la mise sur pied de visites à caractère technique, effectuées tant en Belgique qu'à l'étranger, dans différentes structures maritimes et/ou portuaires pour y étudier, in situ, leur fonctionnement et les procédures opérationnelles mises en oeuvre.

Activités riches d'enseignement pour tous, surtout destinées à assurer une intégration optimale des O.R. et une meilleure exploitation du concept général de l'N.C.S.O.

Et, avant que de prendre définitivement congé de sa Division - et bientôt de la Force Navale car il passera prochainement O.R. Honoraire! le Comd-Div sortant tint aussi à transmettre symboliquement les «couleurs» à son fils présent à cette manifestation, en remettant solennellement son sabre d'officier de marine au 1MC/COR De Rudder Jr.. Geste paternel d'une grande noblesse, teinté de beau-coup d'émotion!

Son successeur, le CPC (R) Georges VAN OVERMEIRE est né à Uccle, le 22 juillet 1948. Après des humanités gréco-latines au Collège de Maredsous, il opta pour des études d'Ingénieur Commercial à l'Université de Louvain, où il décrocha son diplôme en 1970.

En mars 1972, il rejoignit le Centre de Formation Naval de St. Kruis comme C.O.R. et fut affecté à l'Ecole d'Infanterie d'Arlon dans la spécialité Infanterie de Marine.

Il fut nommé Enseigne de Vaisseau de 2^e Classe en mai 1973.

Après un premier rappel d'avancement au 3^e Chasseur Ardenais à Vielsalm en 1978, il rejoignit les rangs du NCSO à Kallo. Suivirent alors le cours NCS à Eggermont en octobre 1980 et son transfert dans la spécialité NCS en février 1982.

Membre du Staff de la division depuis 1986 en tant que responsable de la cellule informatique et ensuite CEM depuis avril 1992, il fut nommé au grade de Capitaine de Corvette (R) en mai 1992.

Dans la vie civile, G. Van Overmeire est responsable des ventes de gaz naturel en Belgique et occasionnellement à l'étranger (sud-est asiatique) pour la société Tractebel - Electrabel, depuis 1984.

Au cours du sympathique cocktail qui suivit la cérémonie officielle, le nouveau Comd-Div fit un éloge personnel, de très cordiale manière, de ses différents prédécesseurs. Et de se remémorer «le sourire et la force tranquille du pionnier et marin de la première heure que fut Ch. Van Avermaet; la personnalité de B. Strumane qui fut sans conteste



L'investiture du CPC (R) G. VAN OVERMEIRE se déroula en présence de COMOPSNV, le KTZ (SBH) M. VERHULST.



Un sympathique cocktail au cours duquel furent échangés des témoignages d'estime! (Photos Fr. Philips).

dit-il, l'un des officiers les plus compétents qu'il connaisse en matière de NCS; Y. Quintelier, qui n'est pas seulement sympathique et cordial, mais qui comme un aimant, attire les gens autour de lui, tant son charme naturel, son humour, sa calme assurance font naître la confiance».

Et de conclure par «... in mei 1990 was het de beurt aan J. De Rudder om de teugels van de divisie over te nemen. Jean is wel enigszins verschillend van zijn voorgangers. Hij loopt altijd op kop, hij kent NCS heel goed, maar bovendien weet hij beter dan wie ook, welke richting hij en de divisie uitgaat. Hij is een ervaren zeeman, die veel van varen houdt, en liefst rechtdoor. (..)».

A l'heure où d'importantes mutations vont affecter notre contexte politico-militaire, nul doute que le rôle essentiel du N.C.S.O. demeurera un des éléments dans l'élaboration des nouvelles structures.

Mais d'ores et déjà, la Force Navale toute entière peut compter, comme par le passé, sur la collaboration inconditionnelle de tous les membres O.R. de cette division de réserve, pour assumer les tâches et missions qui leur seront désormais dévolues.

Pour le CPC (R) G. Van Overmeire et tout son équipage NCS:

«Beide machines Volle Kracht vooruit» et que l'on hisse le «Uniform - Whisky - One»!



Een **uniek historisch document** over de Golfoorlog is er!

Dit naslagwerk vertelt over het wel en wee van de bemanning, de toestanden ter plaatse en over de gevolgen van de crisis op wereldvlak, zonder het familiale aspect uit het oog te verliezen.

Verlucht met vele foto's en een vleugje humor is dit 75 bladzijden tellende boek, in tweekleurendruk, niet weg te denken uit de bibliotheek van iedereen die interesse vertoont voor onze marine of de Golfoorlog.

Een **nederlandstalige** of **franstalige** versie is af te halen mits betaling van **100,- fr.** bij:

ZS1/IRP - NEPTUNUS
3e en 23e Linierregimentsplein 1
8400 Oostende
Tel. 059/80.66.66.

Un **document historique unique** attend votre lecture!

Cet ouvrage relate les aventures et mésaventures des équipages, la situation sur place et les conséquences de la crise sur le plan mondial, sans oublier l'aspect familial.

Illustré par des nombreuses photos et imprégné d'une bonne dose d'humour, ce livre de 75 pages, en édition bicolore; ne peut manquer à la bibliothèque de quiconque s'intéresse à notre marine ou à la guerre du Golfe.

Vous pouvez vous le procurer en version **néerlandaise** ou **française**, contre paiement de **100,- fr.** au service.

ZS1/IRP - NEPTUNUS
3e en 23e Linierregimentsplein 1
8400 Oostende
Tel. 059/80.66.66

La longue marche de la DIV-MAR!

Saint Bernard du Spuikom

Il est désormais de tradition que la DIV-MAR (R), l'Infanterie de Marine, organise chaque année un rappel d'une quinzaine de jours dans le cadre de l'entraînement permanent de ses officiers, sous-officiers de réserve et matelots.

Ainsi, depuis la création en 1985 de cette 3e division de réserve au sein de la Force Navale, de tels 'trainings' furent organisés tour à tour à Leopoldsburg, Antwerpen, Brugge, Oostende, Zeebrugge, Marche-en-Famenne, etc. sans oublier un raid en Corse (1989) et un dans les Causses du département de l'Hérault (Fr.) en 1991.

Cette année encore, pas moins d'une quarantaine de volontaires de tous grades, placés sous les ordres de leur Comd-Div, le FKP (R) R. Vermeersch - et auxquels était adjoint un détachement de miliciens DIV-MAR en cours d'instruction - participèrent du 27 septembre au 15 octobre dernier, à un vaste exercice baptisé «Back to the

Future» qui allait les mener à pied, au fil des bivouacs, d'Arlon à Oostende en passant par Witry - Traimont - La Haute Bras - Wellin - Furfooz - Dave - Belgrade - Fleurus - Manage - Brugelette - Mainvault - Kluisbergen - Harelbeke - Moorslede - Houthulst et Lombardsijde.

Le nom donné à cet exercice avait été choisi à dessein. En effet, dans le cadre de la défense militaire du pays, l'Infanterie de Marine a des responsabilités territoriales spécifiques à assumer. Dans ce contexte, un processus d'intégration des unités DIV-MAR au sein du Commandement Opérationnel du Régiment Provincial (Force Terrestre) de Flandre Occidentale et d'Anvers, a été élaboré.

Mais pour être totalement opérationnelle, cette coopération se doit d'être étroite à tous les échelons et requiert par essence, une uniformité de procédures et techniques D.M.T.



12 km. de «boating» animé sur la Meuse et ses turbulences...



La DIV - MAR en pleine action à Dave



Exercice Tactique fondamental organisé à Vijfwegen.



Nieuwpoort, le temps du souvenir!

(Photos Fr. Philips)

Jusqu'il y a quelques années, pour optimiser cette intercommunication, nos fantassins de marine étaient formés conjointement avec ceux de la Force Terrestre à l'Ecole d'Infanterie d'Arlon. Aujourd'hui encore, il n'est de spécialiste DMT de la DIV-MAR qui ne fasse référence à ce type d'instruction.

Ainsi, l'exercice d'automne '92 «Back to the Future» garde toute sa spécificité, sa raison d'être. Hormis les longs déplacements journaliers en terrains inconnus et souvent accidentés, il fut pour tous l'occasion de perfectionner des techniques essentielles telles que celles de courses d'orientation, lecture de cartes, déplacements azimutaux, procédures-radio, boating de 12 km. sur la Meuse et ses turbulences, exercice 'Agadir' et de mémorisation au Fort de Dave, etc.

Au cours d'un exercice tactique organisé à Vijfwegen près d'Houthulst, l'accent fut également mis sur les méthodes de commandement, de progression en site rural, de «nettoyage» et de neutralisation d'un objectif.

D'autre part en parcourant le pays du sud au nord pendant trois semaines, ce détachement montra aux populations que nombreux sont encore les jeunes qui s'offrent à protéger et défendre leur patrie et qu'ils mettent tout en oeuvre pour être prêts sur les plans physique, technique, tactique et moral.

Car quelles que soient les mutations opérées dans notre

futur contexte militaire, les tâches de l'armée resteront toujours fondamentales et le 'training' prépondérant. L'objectif de la DIV-MAR étant d'assumer, au moment crucial, ses missions de D.M.T.; missions qui dans ce cas seront dévolues presque exclusivement à la Réserve, placée sous le commandement de la Force Navale.

A l'issue de ces épuisantes journées, les hommes de la DIV-MAR rendirent un vibrant hommage à la mémoire des milliers de héros morts pour la patrie, en déposant une gerbe de fleurs au pied du monument Albert Ier à Nieuwpoort.

Le FKP (R) R. Vermeersch, commandant de cette division de réserve souligna dans son allocution de circonstance que: «... c'est grâce aux sacrifices de ces héros, nos Aînés, que nous jouissons à présent de tant de libertés dans un pays ouvert à toutes formes d'opinions, où le peuple choisit démocratiquement son destin. (...)».

Après ces 3 semaines de manoeuvres ardues durant lesquelles ces volontaires ont su démontrer la valeur de leur volonté et de leur courage, nous sommes convaincus qu'ils seront animés du même idéal, le jour où le pays fera appel à eux.

Tel est l'engagement inconditionnel des hommes de la DIV - Mar, Commandant!



NEPTUNUS INFO MARINE

BEVELSOVERDRACHT AAN BOORD VAN DE WESTHINDER

Op vrijdag 10 juli 1992, werd het bevel van de Westhinder overgedragen.

Tijdens een ceremonie op de kade van de Marinebasis Zeebrugge werd het commando over het Fregat F913 Westhinder overgedragen van Fregatkapitein Vanlerberghe aan Fregatkapitein Goethals W.

REMISE DU COMMANDEMENT A BORD DU WESTHINDER

Vendredi le 10 juillet 1992, pendant une cérémonie dans la base de Navale de Zeebrugge, le commandement du frégat F913 Westhinder a été remis du Capitaine de Frégate Vanlerberghe au Capitaine de Frégate Goethals W.



De Fregatkapitein Vanlerberghe samen met Fregatkapitein GOETHALS a/b F913.



De Fregatkapitein Vanlerberghe schouwt voor de laatste maal zijn bemanning.



AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoires de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc.

Format réel 8 x 9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 25 f + 15 frais de port.



ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz.

Werkelijk formaat 8 x 9 cm.

Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 25 fr. + 15 fr. portkosten

BEVELSOVERDRACHT VAN DE ZINNIA

Op woensdag 15 juli 1992 werd het bevel van de ZINNIA overgedragen.

Gedurende een plechtigheid op de kade 2e dok Marinebasis Zeebrugge nam de Korvetkapitein LEGEIN Gilbert afscheid van zijn bemanning.

Het commando werd overgenomen door de Korvetkapitein VINCK A.

REMISE DU COMMANDEMENT A BORD DU ZINNIA

Mercredi le 15 juillet 1992, le commandement du ZINNIA a été remis.

Pendant une cérémonie le commandement du ZINNIA-A961 a été remis du Capitaine de Corvette LEGEIN A. au Capitaine de Corvette VINCK A.



KVK Legein en KVK Vinck tesamen met Divisieadmiraal Herteleer W. die de investituur uitsprak.



De bemanning ZINNIA op de kade Marinebasis Zeebrugge.

TERUGKEER ZENOBE GRAMME VAN «GRANDE REGATE COLOMBO»

Zeebrugge, vrijdag 21 augustus 1992, na een tocht van 13.600 zeemijl die vijf maanden duurde, kwam de Zenobe Gramme terug in zijn thuishaven.

In de regatta ter herdenking van de vijfhonderdste verjaardag van de ontdekking van Amerika deed de Zenobe Gramme een schitterende race. Zij klopte o.a. de Nederlandse Marineketch «Urania» op zuivere snelheid en leverde een hardnekkig gevecht met veel grote zeilschepen.

De familie wachtte hem op met bloemen en spandoeken op de kade van de Marinebasis. Well done voor de skipper en zijn crew.



BEVELSOVERDRACHT COMINAV

Maandag 31 augustus jl. had in het kwartier LTZ V. BILLET een plechtigheid plaats waarbij het bevel over het Commando Instructie van de Zeemacht werd overgedragen.

Na een toespraak en een uitreiking van eervolle onderscheidingen, nam Kapitein-ter-zee SBH M. VERHULST ir., afscheid van zijn bemanningen. De plechtigheid werd afgesloten met de investituur van Kapitein-ter-zee L. Van den Eyken door de Stafchef van de Zeemacht.

REMISE DU COMMANDEMENT COMINAV

Lundi le 31 Août dernier, dans le quartier LTZ V. BILLET à ST. Kruis, une remise de commandement de l'Instruction de la Force Navale a eu lieu.

Après une allocution par la Capitaine de Vaisseau BEM M. VERHULST et remise des distinctions honorifiques, le Capitaine de Vaisseau BEM M. VERHULST ir., a pris congé de ses équipages.

L'investiture du Capitaine de Vaisseau L. VAN DEN EYKEN a été fait par le chef d'Etat-Major de la Force Navale.



Avez-vous déjà la
«Cravate force navale»?

Hebt U reeds een
«Zeemachtdas»?

BEVELSOVERDRACHT BIJ HET COMMANDO MARINE-OPERATIES

Op 1 september 1992 werd het bevel over het Commando marineoperaties overgedragen.

Divisieadmiraal W. Herteleer, sinds juni 1990 in bevel, wordt opgevolgd door de Kapitein-ter-zee Stafbrevethouder VERHULST M. ir.

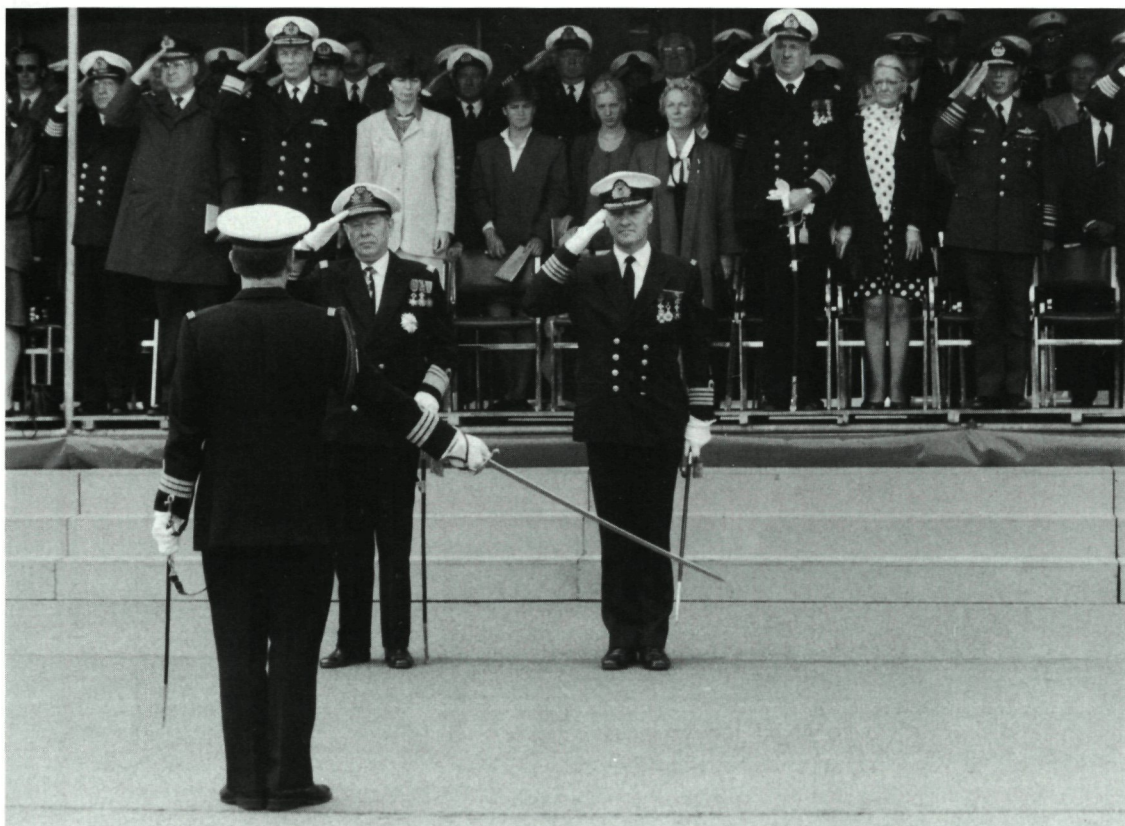
Het was de ADM HERTELEER die het operationele bevel voerde over de Zeemachtschepen tijdens de tweede Golfoorlog 90/91.

REMISE DU COMMANDEMENT DES OPERATIONS NAVALES

Le Commandement des Opérations Navales a été remis le 01 Septembre dernier.

L'Amiral de Division HERTELEER W., en commandement depuis Juin 1990, est succédé par le Capitaine de Vaisseau BEM M. VERHULST ir.

L'Amiral de Division HERTELEER a eu le commandement Opérationnel des navires de la Force Navale dans le Moyen-Orient durant la seconde guerre du Golfe en 90/91.



Nieuw!

**Witte badjas met logo «Belgian Navy» op geborduurd
in blauw (maten: small - medium - large - X-large)**

Prijs: 1.250,- Fr. + 50,- Fr. portkosten

DIRECTEURSWISSELING VAN DE BELGISCH-NEDERLANDSE MIJNENBESTRIJDINGSSCHOOL TE OOSTENDE OP 3 SEPTEMBER 1992

Ingevolge een bilaterale overeenkomst tussen België en Nederland worden sedert 1 april 1965 de opleidingen in de mijnenbestrijding voor de Belgische Zeemacht en de Koninklijke Nederlandse Marine gezamenlijk gegeven bij de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

Er is bepaald dat de functies van «Directeur» en de aan deze toegevoegde «Hoofd Opleidingen» afwisselend, doch niet gelijktijdig, door een Belgische of Nederlands hoofd-officier zullen worden bekleed.

De functie van Directeur wordt sedert 28 september 1990 bekleed door Kapitein-ter-Zee J.J. TIMMERMAN.

In overeenstemming met dit Belgisch-Nederlands akkoord zal vanaf 3 september 1992 een hoofdofficier van de Koninklijke Marine, Kapitein-ter-zee H.J. HIOOLEN met de functie van Directeur worden belast.

De Chef Marinestaf, Vice-Admiraal N.W.G. BUIS, sprak namens de betrokken Ministers van Landsverdediging en Defensie, de plechtige aanstelling uit.

CHANGEMENT DE DIRECTEUR A L'ECOLE BELGO-NEERLANDAISE DE LA GUERRE DES MINES A OOSTENDE LE 3 SEPTEMBRE 1992

Suite à un accord bilatéral entre la Belgique et les Pays-Bas, l'instruction du personnel de la Force Navale belge et de la Marine Royale Néerlandaise dans la domaine de la lutte contre les mines, se fait à l'Ecole Belgo-Néerlandaise de la Guerre des Mines à Oostende depuis le 1er avril 1965.

L'école est dirigée par un cadre mixte Belgo-Néerlandais et les fonctions de Directeur de l'Ecole et de Directeur des Etudes sont confiées alternativement à des officiers supérieurs belges ou néerlandais.

Le poste de Directeur était occupé depuis le 28 septembre 1990 par le Capitaine de Vaisseau J.J. TIMMERMAN.

Conformément aux termes de cet accord Belgo-Néerlandais, le poste de Directeur sera occupé, à partir du 3 septembre 1992, par un officier supérieur de la Marine Royale Néerlandaise, le Capitaine de Vaisseau H.J. HIOOLEN.

Au noms des deux ministres de Défense nationale, le Chef d'Etat-Major de la Marine Royale Néerlandaise, le Vice-Amiral N.W.G. BUIS, a procédé son investiture à ce poste.



HOMMAGE AAN GUY DUYCK

Op 5 september jl. vond het slotgala van de Muziekkapel van de Belgische Zeemacht plaats.

Het optreden «hommage aan Guy Duyck» welke doorging in het casino-Kursaal te Oostende, kende een ruime publieke belangstelling.

De kapel, gedirigeerd door de Kapelmeester Peter Snel-

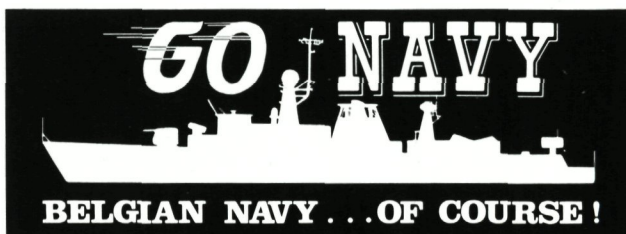
linckx, bracht een gevarieerd programma met o.a. werk van Duyck.

Meester Guy Duyck, die de Muziekkapel van 1960 tot 1978 leidde, kreeg de eer toegewezen, het slotnummer «Mars van de Zeemacht», voor een laatste maal te dirigeren, een gebaar dat zowel door de muzikanten als door het publiek bijzonder werd gewaardeerd.



ZELFKLEVER

25 F
Portkosten 15 F



AUTO-COLLANT

25 F
Frais de port 15 F

INZET VAN F913-WESTHINDER IN DE ADRIATISCHE ZEE

De F913 Westhinder is op 21 september om 10.00 Hr afgevoerd vanuit Zeebrugge.

Onder het bevel van FKP SBH Goethals ir. zal het fregat deelnemen aan embargokontrole-operaties voor de kust van ex-joegoslavië in de straat van Otranto, die toegang geeft tot de Adriatische Zee.

ENVOI DE F913-WESTHINDER EN MER ADRIATIQUE

Le F 913 Westhinder a quitté Zeebrugge le 21 Septembre à 10.00 Hr.

Sous le commandement du Capitaine de Frégate BEM Goethals W ir. L'Opération consiste en un contrôle de l'embargo de tout le trafic marine devant les côtes de l'ex-yougoslavie et dans le détroit d'Otranto qui permet l'accès à la Mer Adriatique.



HERDENKINGSPLECHTIGHEID LTZ V. BILLET/COMINAV - 50/40

Op 25 september 1992 werd er in het kwartier LTZ BILLET een herdenkingsplechtigheid georganiseerd:

- ter herdenking van de stichter van de Belgian Section Royal Navy, Victor Billet, 50 jaar geleden vermist na de raid op Dieppe.

— naar aanleiding van het 40 jarig bestaan van het vor-

mingsinstituut van de Zeemacht te Brugge St.-Kruis.

Eveneens werd op die dag het embleem aan de recruten voorgesteld.

De militaire plechtigheid werd afgesloten met een bloemenhulde aan het monument LTZ V. BILLET met een toespraak door de Stafchef van de Zeemacht.



BEMANNING «DE BROUWER» NA 37 JAAR WEER SAMEN

In 1955 maakte de «De Brouwer» M 904 van het type Algerine, een zes maanden en twintig dagen durende oceanografische vaart naar het toenmalig Belgisch Kongo. De jarige Koning Boudewijn, op officieel bezoek in de kolonie, scheepste in aan boord, voor het traject Boma-Banana.

37 jaar later, op zondag 30 september, kwam de toenmalige bemanning weer samen in het Oostendse Koninginnehof.

Op de foto zien we de voormalige Commandant, Fregatkapitein bd. Jean Defrenne tesamen met een groot deel van de bemanning.

TRENTE SEPT ANNEES PLUS TARD LES ANCIENS DU «DE BROUWER» SE RETROUVENT

En 1955 l'algerine «De Brouwer» M 904 a effectué une longue mission océanographique en Afrique, particulièrement dans les eaux du ex-Congo Belge.

Le jeune Roi Baudoin embarque à bord pour un périple sur le fleuve Congo, Boma-Banana.

37 années plus tard, dimanche le 30 septembre une journée de retrouvailles a été organisée dans le Koninginnehof à Oostende.

Sur la photo le Commandant le Capitaine de Frégate e.r. Jean Defrenne et son équipage.



v.l.n.r.: O. DURIAN, F. VANDERHOEVEN, A. SELVAIS, L. WILLEQUET, J. DEFRENNE, G. COLLIN, E. VANDEMOORTELE, C. DEWASME (organisator), J.M. SIMONS, Z. DALKA, E. ROCH, H. DESCHEEMAKER, M. MOXHET, J. BOURGUINON, P. PARIS.

MINISTERIEEL BEZOEK AAN BOORD VAN DE BELGICA

Op 6 oktober jl. bracht Mevrouw Onkelinx Laurette, Minister van Leefmilieu, een werkbezoek aan boord van de A962/Belgica.

Na afvaart vanuit Zeebrugge volgde een rondleiding op het schip. De minister kreeg uitleg over de wetenschappelijke opdrachten die op de Belgica uitgevoerd worden.

VISITE MINISTERIELLE A BORD DU BELGICA

Le 6 octobre dernier, le Ministre de l'environnement Laurette Onkelinx s'est rendu à bord du Belgica.

Après avoir largué les amarres, le ministre a effectué une visite guidée du bâtiment et a été informée des missions scientifiques qui seront effectués à bord.



De commandant 1LZ SMAGGHE F. in gesprek met Mevrouw ONKELINX.



Ontvangst in de wardroom a/b Belgica.

UITREIKING WIMPEL «CUTTY SARK TROFFEE» AAN ZENOBE GRAMME/A958

De «Cutty Sark Tall Ship's Race» is de legendarische wedstrijd van grote zeilschepen aangesloten bij de Sail Training Association. Een van meest begeerde prijzen van de wedstrijd is uiteraard de Cutty Sark Troffee. Deze wordt toegekend aan het schip en de bemanning die, volgens het oordeel van de jury, de grootste bijdrage heeft geleverd tot de internationale vriendschap en verstandhouding gedurende de duur van de manifestatie.

De winnaar van de trofee wordt niet door de organisator van de race aangeduid; het zijn immers de kapiteins van de deelnemende schepen zelf die de winnaar kiezen. Deze eer viel de Zenobe Gramme te beurt.

9 juni 1976, tussen Tenerife en Bermuda, op 1215 zeemijlen van het doel, de Zenobe Gramme (toen onder bevel van LTZ SAILLE G.) snelde twee deelnemers ter hulp. Bij windstil weer namen ze eerst de Britse «Royal Armoured Corps» en twee dagen later de Zwitserse Kits «Club des jeunes en mer» op sleeptouw. Beide hadden te kampen met een voedsel- en brandstoftekort. Door deze sportieve vriendschappelijke interventie verloor het schip alle kansen om de eindstreep van de wedstrijd te bereiken.

Sedert kort mogen alle schepen die ooit de trofee wonnen een wimpel voeren. Het was de huidige kapitein, Vaandrig ter zee VITTONI A., die op 16 oktober 1992 uit handen van het «Sails Training Association Comity», de Cutty Sark wimpel mocht ontvangen, een gebeurtenis waar de Zeemacht terecht trots op mag zijn.

REMISE DE LA FLAMME «CUTTY SARK TROPHEE» AU ZENOBE GRAMME / A958

Le «Cutty Sark Tall Ship's Race» est la course légendaire réservée aux grands voiliers membres de l'Association Sail Training. Le prix le plus envié de la course est naturellement le Cutty Sark Trophée. Ce prix est remis au navire et son équipage qui, d'après l'appréciation du jury, auront contribué le plus à l'amitié et l'entente internationale durant la manifestation. Le gagnant du trophée n'est pas désigné par l'organisateur de la course, mais par les capitaines des différents navires participants. Cet honneur revint cette fois-ci au Zénobe Gramme.

Le 9 juin 1976, entre Ténérife et Bermude, le Zénobe Gramme (sous le commandement du LDV SAILLE G.) vola au secours de deux autres participants alors qu'il se trouvait à 1215 milles marins de son but. Le premier navire remorqué fut le britannique «Royal Armoured Corps» par calme plat. Le second fut le navire suisse «Club des jeunes en mer». Ces deux navires souffraient d'un manque de nourriture et de carburant. Suite à cette intervention sportive et amicale, le Zénobe Gramme perdait toute chance d'atteindre l'arrivée de l'épreuve.

Tous les navires gagnants de l'épreuve sont autorisés depuis peu à hisser la flamme. Le 16 octobre 1992, le capitaine actuel, EDV VITTONI A., reçut la flamme Cutty Sark des mains du «Sails Training Association Comity», un événement dont la Force Navale peut être fière.



DIRECTIEWISSELING BIJ DE VZW NEPTUNUS

Op 02 oktober 1992 was er een Algemene Statutaire vergadering van de vzw Neptunus in de mess officieren te Oostende.

Gezien het belang van deze vergadering werd deze bijgewoond door de Stafchef van de Zeemacht.

De Directeur Fregatkapitein Van Ransbeek R. en de Hoofdredakteur 1MC Van Haverbeke E. namen afscheid van de vereniging en worden vervangen door de Fregatkapitein Desaegeer R. en 1MC Bosteels W.

De vergadering werd afgesloten met een kleine plechtigheid waarbij de nieuwe voorzitter de Heren Van Ransbeek en Van Haverbeke dankte voor hun jarenlange onbaatzuchtige inzet voor de Vereniging.



25 JAAR LATER

Op 02 oktober 1967 beslisten 18 jongens in het militaire leven te stappen, als kandidaat onderofficier in de zee-macht.

Op 24 oktober 1992, 25 jaar later, kwamen ze terug tesa-men te Oostende.

25 ANNEES PLUS TARD

Le 02 Octobre 1967, 18 jeunes recrues entraient à St-Kruis pour commencer leur carrière militaire comme sous-officier à la Force Navale.

Le 24 Octobre 1992, à l'occasion de la commémotation du 25ème anniversaire de cette incorporation, 12 d'entre eux se retrouvent à Oostende.



Op de foto zien we vlnr. GUION - LACASSAIGNE - BRAS-SEUR - ZEGHERS (gezetten) - VITTONNE - STICHELBOUW (KRO onderrichter) - BUSE - BORA - CLAES - VAN SUN-DERT - HERODE - JONETTE - SUCHAUW.



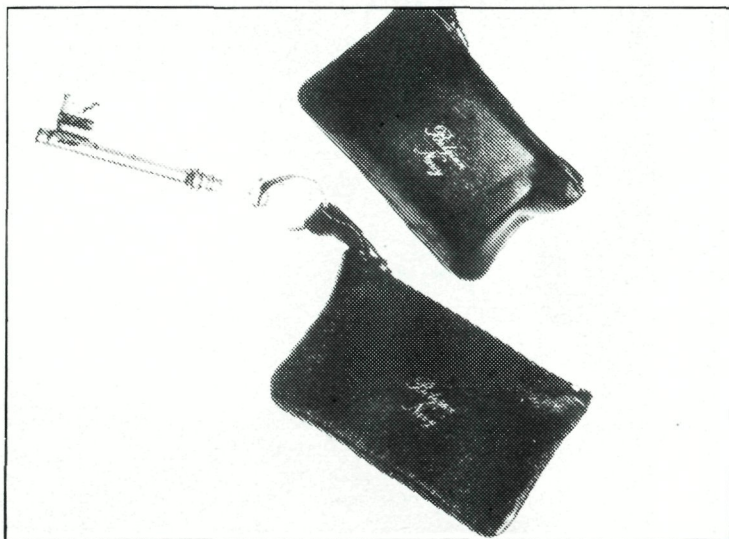
Sleutelhanger Belgian Navy

met portemonnaie in fijn leder:

Prijs: 80 B. Fr. +
35 B. Fr. portkosten

Porte-clefs Belgian Navy

Prix: 80 Fr. B +
35 Fr. B frais d'envoi



1942 - 1992

HERDENKING DER GEFUSILLEERDEN VAN 10 NOVEMBER IN HET TILLEGEMBOS

Op 30 oktober 1942 werd (de Dendermondenaar) Frans Maes door het Assissenhof van Brugge ter dood veroordeeld, samen met vijftien van de achttien leden van de spionagegroep Bravery - Zig.

Acht van de vijftien werden op 10 november '42 in het Tillegembos in Loppem gefusilleerd.

Op 10 november '92, precies een halve eeuw later, vond er een herdenkingsplechtigheid plaats, aan het monument Kruis van de gefusilleerden.

De hulde werd bijgewoond door tal van hoogwaardigheidsbekleders en verliep in alle sereniteit.

Een peloton mariniers, onder bevel van 1MC/KRO Willemssen, vormde een erehaag achter het Kruis der gefusilleerden.

Vice-Admiraal DE WILDE J., Stafchef van de Zeemacht, legde namens de Zeemacht een kroon neer.

1942-1992

COMMEMORATION DES FUSILLES DU 10 NOVEMBRE AU TILLEGEMBOS

Le 30 octobre 1942, Frans Maes (un habitant de Dendermonde) a été condamné à mort par la Cour d'Assises de Brugge, ainsi que 15 des 18 membres du groupe d'espionnage «Bravery-Zig». Le 10 novembre 1942, 8 condamnés furent fusillés au Tillegembos à Loppem.

Le 10 novembre 1992, un demi-siècle plus tard, une cérémonie commémorative a eu lieu au monument «Croix des fusillés».

L'hommage, qui fût rendu par de nombreuses personnalités, se passa en toute sérénité. Un peloton de fusiliers marins, sous le commandement du 1MC/COR WILLEMSSEN, forma une haie d'honneur. Le Vice-Amiral DE WILDE J., Chef de l'Etat Major de la Force Navale, déposa une couronne au nom de la Force Navale.



VOORSTELLING EMBLEEM AAN DE RECRUTEN

Op 30 oktober 1992 werd in het kwartier LTZ V. BILLET het embleem voorgesteld aan de recruten, die er hun basisopleiding beëindigden.

De troepen (± 120 recruten) stonden onder het bevel van de Fregatkapitein E. DEFER en onder voorzitterschap van de Kapitein-ter-zee L. VANDEN EYCKEN - COMINAV.

De ouders van de recruten waren voor de gelegenheid uitgenodigd op de plechtigheid.

Volgende eervolle onderscheidingen werden uitgereikt:

1MC DE FRENNE J. Kruis van Ridder in de Kroonorde.

1MC HERKENS L. Kruis van Ridder in de orde van Leopold II.



Z.M. BRIEFHOUDER

PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in simili-leder, Belgian-Navy (aangepast aan nieuwe identiteitskaart).

Prijs: 200,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 35,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir Belgian Navy.

Prix: 200,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 35,- Fr.

BRUGGE ST. KRUIS

Ter gelegenheid van het feest van de Dynastie werden er op 10 november jl., een aantal oudstrijders uitgenodigd. De plechtigheid ging door in de Mess Officieren, kwartier LTZ V. BILLET te St.-Kruis. In aanwezigheid van Vice-Admiraal J. DE WILDE vond er een receptie en een etentje plaats, een gebeuren dat zeker het belang van deze dag onderstreepte.

BRUGGE ST. KRUIS

A l'occasion de la fête de la Dynastie, quelques anciens combattants furent invités le 10 novembre dernier. La cérémonie a eu lieu dans le quartier LTZ BILLET à St.-Kruis. En présence du Vice-Amiral J. DE WILDE, une réception et un dîner eurent lieu, un événement que souligna bien l'importance de cette journée.



Vooraan v.l.n.r.: de Heren Ameele, De Vestel, Becu, Meere en Michielsens



AANLEGGEN VAN NATO-SMALDEEL TE OOSTENDE

Op 14 november 1992, hadden we de eer de «Standing Naval Force Channel» (STANAVFORCHAN) op routine bezoek te hebben te Oostende.

Het Nato Smaldeel is samengesteld uit de mijnenjagers:

- M915 BMS ASTER (België)
- M1078 FGS CUXHAVEN (Duitsland)
- M851 HNLMS DELFIJL (Nederland)
- M859 HNLMS HELLENVOETSLUIS (Nederland)
- M39 HMS HURWORTH (Groot-Britannië)

Het smaldeel staat onder het bevel van Commander T I HILDESLEY (Royal Navy) ingescheept aan boord HMS HURWORTH.



20 JAAR SPORTSCHIETEN IN DE ZEEMACHT

Op zaterdag 14 november jl. vond er een prijsuitreiking plaats voor pistool en geweschieten. De wedstrijd werd georganiseerd om de 20ste verjaardag van de club te vieren.

De plechtigheid die doorging in de mess O/OFF. te Oostende werd gevolgd door een dankbetuiging aan de Clubsecretaris Bob COUTEREEL, die voor de gelegenheid een herdenkingsplaat aangeboden kreeg, dit voor 20 jaar medewerking aan de club.

Deze bijeenkomst was uiteraard een prettig weerzien van clubleden en oudgedienden van de Zeemacht. Onze beste gelukwensen aan Bob Coutereel en zijn club.

20 ANS DE TIR SPORTIF A LA FORCE NAVALE.

Samedi 14 novembre dernier, à l'occasion de la remise des prix de tir aux revolver et fusil, concours ayant été organisé pour le 20ème anniversaire de la création du club de Tir sportif à la Force Navale, il fut également procédé, au Mess des S/OFF, à une cérémonie bien agréable pour le secrétaire du club de Tir, Bob COUTEREEL, qui se vit remettre à cette occasions un plateau souvenir, frappé aux armes du club de Tir sportif de la Force Navale.

Ce cadeau lui fut offert pour le remercier de sa précieuse collaboration pendant les 20 années qui viennent de s'écouler.

Le verre de l'amitié y fut apprécié et la cérémonie fut suivie par de nombreux anciens de la Force Navale (ER) toujours amateur de tir.

Ce fut également le moment de rappeler que les activités et résultats obtenues par le club dans les diverses compétitions, tant en Belgique qu'à l'étranger, laissent entrevoir de très bon moments pour le club, qui fait beaucoup mieux que se défendre.

Encore toute nos félicitations à Bob COUTEREEL et à son équipe, que celle-ci nous rapporte encore de nombreux prix et trophées.





AKTIE «RED LAURENCE»

In onze Neptunus, uitgave november 1991, vermeldden we de deelname van de «Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht» aan de aktie «Red Laurence».

De aktie, met als doel zoveel mogelijk beenmergdonors op te sporen, was opgezet naar aanleiding van een familiaal drama, waarbij de zus van een onzer miliciens getroffen werd door leukemie.

Streefdoel van de organisatie was het registreren van 30.000 kandidaat donors, dit was nodig om toegang te krijgen tot de registers van andere natiën.

De aktie «Red Laurence» werd afgesloten met méér dan 33.000 kandidaat donors, wat alle verwachtingen overtrof. Niettegenstaande de bereikte resultaten kon voor de kleine Laurence geen hulp meer baten. Voor haar werd helaas geen geschikt beenmerg gevonden.

De redaktie Neptunus betuigt de getroffen familie haar innige deelneming en dankt allen, die door een gebaar van solidariteit, moed en hoop hebben gegeven aan de ongeveer driehonderd Belgische leukemiepatiënten.



OPERATIONS SAUVONS LAURENCE

Dans le Neptunus de novembre 1991 nous vous annonçons que l'Association d'Entraide de la Force Navale participait activement à l'«Opération Sauvons Laurence». Cette opération visait, au travers du drame familial vécu par un de nos miliciens dont la soeur est atteinte de leucémie, à augmenter de façon significative le nombre de candidats donneurs de moelle dans notre pays.

Le but que s'était fixé les organisateurs était d'inscrire 30.000 candidats donneurs au Registre National des Donneurs de Moelle, ce qui devait permettre aux malades belges d'avoir accès aux registres des autres nations à titre de réciprocité.

Maintenant que cette opération est clôturée, nous pouvons vous présenter un bilan global qui a dépassé tous les espoirs car plus de 33.000 donneurs potentiels ont été enregistrés.

Malgré les résultats atteints aucune aide efficace n'a pu être donnée à la petite Laurence.

Hélas, pour elle, aucune moelle compatible n'a pu être trouvée.

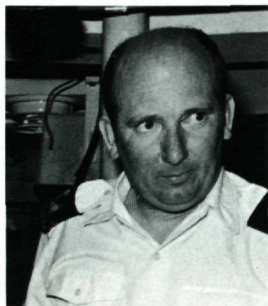
La rédaction exprime ses sincères condoléances à la famille éprouvée et désire remercier tous ceux qui, par leur geste de solidarité, ont redonné espoir aux quelques trois cents malades belges atteints de leucémie.

MET RUST

Hiernavolgende officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hun alvast veel succes toe.



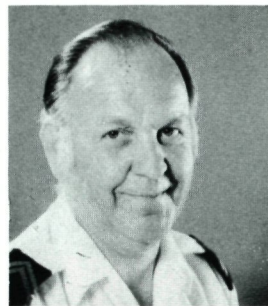
KTZ E. VANDAMME



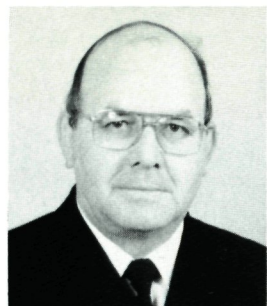
KVK A. DEKEYSER



1MC E. VAN HAVERBEKE



KMT A. DECANQ



KMT F. VANDAELE

MISE A LA PENSION

Les Officiers, Sous-officiers et Quartier maîtres dont les noms sont repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

ADM A. PAUWELS

1MC J. CASTER

1MC R. PIRON

1MC F. ROELS

1MC P. SNOECK

MTR C. VAN AUDENHOVE

QMT M. BOUCHAT

QMT M. COX

KMT R. DEVRIENDT

KMT N. MAHIEU

RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT « MAINTENANT »

par versement/virement de 400,- Fr sur notre compte en banque
n° 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Oostende.

Vous pouvez également prendre un abonnement de soutien de
600,- Fr, ce qui correspond au prix de revient réel de la revue, ou
mieux encore... un abonnement d'honneur à 850,- Fr.





Met leedwezen melden wij U het overlijden van

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons
part du décès



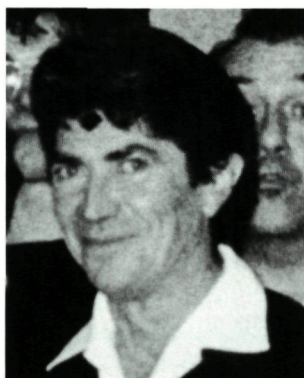
KTZ Y. LEFEVRE



1LZ (b.d.) G. GHESQUIERE



KMT (b.d.) M. VAN CANEGHEM



KMT (b.d.) P. WESEMAEL



Nieuw!

**JAARBOEK-
ANNUAIRE**

Nouveau!



Gedurende belangrijke ondernemingen die gezamenlijk met westerlijke zeemogendheden werden uitgevoerd, heeft de Zeemacht een operationeel topniveau bereikt in het kader van de toegewezen opdrachten. Dat was mogelijk dankzij de hoge vakbekwaamheid en de beroepskennis van het personeel.

Wij willen hierbij de Oudsten onder hen eren door hen te verzamelen in dit Jaarboek.

Tevens wordt met deze de mogelijkheid gegeven aan de lezer, terug te gaan in de tijd, om vele gebeurtenissen, vaak aangenaam, soms lastig maar altijd opwindend te herdenken.

Omschrijving

Het boek «Jaarboek van de gepensioneerde Officieren van de Belgische Zeemacht», bevat **380 blz** en is uitgevoerd in een keurige paperback versie.

De prijs is **200,- Bf**

(exclusief portkosten 60,- Bf).

Het kan besteld worden:

- via tel.: 059/80 66 66 of 059/80 14 02 uitbreiding 389
- via ZS1/IRP - PB 17 - 8400 Oostende
- via storting op rekeningnr.: 473-6093911-41.

Belangrijk

De opbrengst van dit uniek naslagwerk gaat integraal naar het fonds «Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht».

Lors d'opérations d'importance menées conjointement avec les grandes marines occidentales, la Force Navale a prouvé qu'elle atteint, dans le cadre des missions qui lui ont été confiées, un niveau opérationnel pour le moins égal aux meilleures.

Cela a été rendu possible grâce à la haute technicité de ses moyens et aux connaissances professionnelles du personnel.

C'est pour rendre hommage à tous nos anciens que nous avons voulu les réunir dans un annuaire.

Un autre objectif de cet annuaire est de permettre à ceux qui liront cette hommage, de se remémorer bon nombre d'événements, souvent agréables, parfois pénibles mais toujours exaltants.

Description

Le livre «Annuaire des Officiers pensionnés de la Force Navale» est en paperback et contient **380 pgs.**

Le prix revient à **200,- Bf**

(exclusif frais de port 60,- Bf).

Adresse de commande:

- via tél.: 059/80 66 66 ou 059/80 14 02 extension 389
- via ZS1/IRP - PB 17 - 8400 Oostende
- via versement n°: 473-6093911-41.

Important

Le bénéfice de cette ouvrage de référence ira intégralement dans la fondation «Association d'Entraide de la Force Navale».

VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOUS COMMANDES
Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, of bordeaux, bezaaid met Zeemachtankertjes, exclusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 500 + 35,- fr. portkosten.



FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine ou bordeaux semé des ancras de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer!

Vendu chez Neptunus au prix de 500,- F + frais d'expédition 35,- F.

neptunus

*présente à ses
lecteurs ses meilleurs vœux
de Noël et de Nouvel-An*

8400 OOSTENDE

BP 17



neptunus

*biedt U zijn beste
wensen aan voor een zalig
Kerstfeest en gelukkig Nieuwjaar*

8400 OOSTENDE

BP 17

Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 850,- fr.



Directeur - Directeur: R. Desaegeer - Rue de la Briqueterie 71 - 1020 Bruxelles.

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: W. Bosteels - Sint-Pietersstraat 11 - 8460 Oudenburg

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

35e jaargang - neptunus - 35e année

4

nr 230

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 110 fr. - Prix par numéro 110 fr. — Abonnement: 400 fr. (gewoon - normal) 850 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1992 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Sint-Pietersstraat 11 - 8480 Oudenburg.